

CODE DU VOYAGEUR

I. — Du domicile à la gare.

Le voyageur sans bagages, s'il se rend à la gare en voiture, doit exiger du cocher, avant même de lui indiquer sa destination, un bulletin portant le numéro de la voiture et où sont consignés les tarifs réglementaires ; il fera ensuite connaître au cocher s'il prend la voiture à la course ou à l'heure. Si la voiture est munie d'un « *taximètre* », cette dernière précaution est inutile.

Le voyageur qui, en montant en voiture, ne fait pas connaître au cocher son intention d'être conduit à l'heure, est présumé avoir pris la voiture à la course.

Les cochers loués à la course ont le droit de suivre la voie la plus courte ou la plus facile ; ils ne peuvent prétendre qu'au prix de la course lorsque, sans s'écarter de l'itinéraire, ils sont requis de prendre ou de déposer, pendant le trajet, un ou plusieurs voyageurs ; ils ont droit au prix de l'heure, lorsque ces derniers font décharger des colis placés à l'extérieur de la voiture, ou lorsque, ayant été loués pour une course, les cochers sont requis de changer l'itinéraire le plus direct pour se rendre à destination.

A Paris, le tarif des voitures sans « *taximètre* », est ainsi fixé : Voiture à 2 places, 1 fr. 50 la course et 2 francs l'heure de jour (6 heures du matin en été et 7 heures en hiver à minuit 30) ; 2 fr. 25 la course et 2 fr. 50 l'heure de nuit (minuit 30 à 6 heures du matin en été et 7 heures en hiver). — Voitures à 4 places, 2 francs la course et 2 fr. 50 l'heure de jour ; 2 fr. 50 la course et 2 fr. 75 l'heure de nuit. La voiture munie d'un strapontin est considérée comme voiture à 2 places, mais le cocher a le droit de refuser trois voyageurs : s'il les a acceptés, il ne peut se refuser à les conduire à destination.

Le tarif des voitures avec « *taximètre* », (voitures à 2 places) est le suivant :

Tarif de jour, dans Paris et hors des fortifications. 0 fr. 75 pour 1,200 mètres ou pour 9 minutes d'occupation 0 fr. 10 puis, pour chaque 400 mètres en plus, ou pour 3 minutes d'occupation.

Suppléments. Tarif de nuit dans l'intérieur de Paris : Par heure ou course 0 fr. 50. Indemnité au passage des fortifications 0 fr. 50. Indemnité de retour pour voitures laissées en dehors des fortifications 1 franc.

Bagages : 1 colis 0 fr. 25 ; 2 colis 0 fr. 50 ; 3 colis et plus 0 fr. 75.

Un enfant au-dessous de cinq ans ne compte pas pour une personne, deux enfants de dix ans au plus pourront toujours compter comme une personne.

Les cochers ne sont pas tenus de laisser monter des animaux dans leur voiture.

Les objets trop volumineux pour être placés dans la voiture sont considérés comme colis et soumis à la taxe suivante : 1 colis 0 fr. 25, 2 colis 0 fr. 50, 3 colis et au-dessus 0 fr. 75, qu'ils soient chargés sur la galerie ou placés sur le siège à côté du cocher.

Les cochers peuvent se faire payer d'avance lorsqu'ils conduisent des personnes aux gares de chemins de fer ; ils sont également autorisés à se faire payer d'avance le prix d'une course lorsqu'ils sont retenus dans une gare.

Lorsqu'un cocher s'est rendu à domicile et n'a pas été employé, si lui est payé la moitié d'une course ordinaire, si le temps employé pour le déplacement et l'attente ne dépasse pas un quart d'heure, et le prix d'une course, si le temps excède un quart d'heure

Le cocher est tenu d'aider au *chargement* et au *déchargement* des colis taxés. Lorsque sa voiture n'a pas de *galerie*, il peut refuser de les charger.

Ne sont pas regardés comme colis et doivent, dès lors, être transportés gratuitement, les cartons, sacs de voyage, valises, parapluies, cannes, épées et généralement tous les objets que le voyageur peut porter à la main, ou tenir dans l'intérieur de la voiture sans la détériorer ; mais les malles en bois, les lourdes caisses, les meubles et objets divers en fer ou autre métal et que le voyageur ne pourra porter à la main seront soumis à la taxe, bien qu'ils puissent être placés à l'intérieur des voitures.

II. — A la gare.

Les gares et stations sont généralement précédées d'une cour dite « cour des voyageurs ». Cette cour, de même que toutes les dépendances du chemin de fer, doit être entretenue en bon état, la circulation doit y être facile. Elle est éclairée le soir. Les portes donnant sur la cour des voyageurs doivent être ouvertes une demi-heure au moins avant le départ ou l'arrivée du train du matin. Elles pourront être fermées après le départ ou l'arrivée du dernier train du soir.

Indépendamment de la cour dite « Cour des voyageurs » il y a aussi ce qu'on appelle communément la « cour de gare » qui sert de stationnement aux voitures. Il y a lieu de remarquer que ne commet pas de contravention à la police des chemins de fer l'entrepreneur de voitures publiques qui fait occuper dans la cour d'une gare, par sa voiture, l'emplacement réservé aux voitures publiques desservant tous les trains, alors que sa voiture ne dessert que quelques trains seulement, si le ministère public ne fournit point la preuve que les agents du contrôle ont attribué deux emplacements différents à ces deux catégories de voitures, en exécution de l'arrêté préfectoral qui donne à ces agents le pouvoir d'indiquer, dans les cours des gares, des emplacements différents aux voitures publiques, suivant qu'elles desservent tous les trains ou ne font ce service que partiellement (Caen, 9 août 1899.)

Le public est admis librement dans le vestibule (salle des Pas-Perdus) des gares ; il doit, comme les voyageurs, se conformer aux lois et règlements en vigueur. Il est défendu d'y entrer avec des chiens non muselés.

Les vestibules doivent être pourvus de bancs pour permettre aux voyageurs de se reposer, soit de jour, soit de nuit, en attendant leur admission dans les salles d'attente.

Horloges des gares. — Toutes les gares de chemins de fer sont pourvues d'horloges placées tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des stations, de manière à fournir les indications nécessaires tant aux voyageurs qu'aux agents des trains.

Les horloges des gares doivent être convenablement éclairées la nuit, même dans les gares où il n'y a pas de service de nuit, afin de jalonner les gares et les stations, dans le cas où des trains de nuit viendraient à passer, même sans arrêt.

Les cadrans placés à l'extérieur des gares marquent l'heure de Paris, c'est-à-dire l'heure légale pour la France ; ils ont une avance de cinq minutes sur ceux placés à l'intérieur, qui marquent seuls l'heure exacte du départ des trains.

L'horloge extérieure d'une gare de chemin de fer ne fournit l'heure au public qu'à titre de ren-

seignement. — Aucun règlement n'impose aux Compagnies d'assurer l'heure légale aux endroits où généralement ces horloges sont placées et leur responsabilité ne saurait être engagée en cas de mauvais fonctionnement de ces appareils. (*Lisieux, Comm. 9 décembre 1905.*)

Affiches. — Les Compagnies doivent afficher dans chaque gare tous les renseignements utiles au voyageur pour effectuer son voyage ou qu'il peut avoir à consulter :

Tableau de la marche des trains ;

Tarif du prix des places des voyageurs au départ ;

Ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer (1) ;

Arrêté préfectoral réglant la police des cours ;

Avis annonçant au public que les tarifs sont tenus à sa disposition dans les bureaux des expéditions de grande et de petite vitesse (les Compagnies de chemins de fer ne sont tenues d'afficher dans leurs gares que les tarifs propres à chacune d'elles) ;

Avis relatif à la délivrance d'un récépissé pour chaque expédition ;

Arrêté ministériel réglant les délais d'expédition, de transport et de livraison des marchandises et fixant les heures d'ouverture et de fermeture des gares ;

Désignation des trains comportant des compartiments réservés aux dames seules ;

Aucune affiche ne peut être apposée dans l'intérieur d'une gare, par une personne étrangère, sans une autorisation spéciale de la Compagnie.

Les personnes qui, par malveillance, enlèveraient ou déchireraient les affiches du service de la Compagnie seraient passibles de poursuites devant le tribunal de simple police (*art. 479, § 9, C. pén.*).

En arrivant à la gare, le voyageur se rendra directement au guichet de distribution des billets et de là, s'il n'a pas de bagages, muni de son ticket, dans la salle d'attente de la classe correspondant à son billet.

Les Compagnies ne sont pas responsables du vol des objets laissés temporairement dans les salles d'attente (*Caen, Comm. 31 décembre 1902 ; Loi du 29 janvier 1903.*)

Consigne. — Toute gare est pourvue d'un bureau dit « de consigne » où le voyageur peut déposer, sous la responsabilité de la Compagnie, ses bagages avant le départ ou après l'arrivée du train. Il lui est délivré un récépissé de dépôt. Il est perçu pour droit de garde 0 fr. 05 par colis et par 24 heures, avec minimum de perception de 0 fr. 10. Tout colis de bagages confié à la consigne d'une gare et qui, par suite d'une erreur des employés de la Compagnie, serait perdu ou ne pourrait être remis que plusieurs jours après, donnerait lieu à une indemnité en rapport avec la valeur du colis et du préjudice causé.

Les Compagnies sont responsables des bagages qu'elles ont acceptés en dépôt à la consigne, sans qu'il y ait à distinguer entre les bagages déjà enregistrés ou à enregistrer avant le départ et ceux que les voyageurs avaient avec eux pendant le trajet, l'article 30 des conditions d'application des tarifs généraux de la C^o P.-L.-M. ne portant aucune distinction, quand aux colis déposés en consigne, entre ceux que les voyageurs font enregistrer comme bagage et ceux dits « colis à la main » qu'ils conservent avec eux dans le wagon (*Saint-Etienne, Civil 30 mai 1900 ; — Loi 24 octobre 1900.*)

(1) Modifié par le décret du 1^{er} mars 1901.

III. — De la gare au train.

Billets.

Les billets sont de trois classes et imprimés sur carton ou sur papier : les billets de chaque classe se distinguent par leurs couleurs qui diffèrent sur chaque réseau. Tous les billets portent les différents renseignements suivants : les noms des gares de départ et d'arrivée, l'indication de la classe, le prix de la place, l'heure et la date de la distribution.

Différentes sortes de billets. — Les billets sont de plusieurs sortes : les billets d'aller simples, les billets d'aller et retour, ceux à demi et à quart de place. Les Compagnies délivrent également des billets dits « d'excursion » et de « bains de mer », ainsi que des cartes d'abonnement.

Distribution des billets. — La distribution des billets commence, au plus tard, dans les grandes gares 30 minutes et dans les autres stations 15 minutes avant l'heure réglementaire du départ du train.

Aux termes de ses règlements une Compagnie de chemins de fer peut cesser la distribution des billets 15 ou 5 minutes avant le départ du train, selon qu'il s'agit de voyageurs avec ou sans bagages, et cela, quelle que soit l'affluence des voyageurs et le nombre de ceux qui, par ce fait, ne peuvent prendre le train (*Le Havre, Com. 29 janvier 1884. G. 84. 2. sup. 1*) (1).

Cependant, si par un défaut d'organisation dans la distribution des billets, un certain nombre de personnes n'a pas pu prendre le train, la Compagnie peut être rendue responsable du préjudice qui a été ainsi causé aux voyageurs. (*Id.*)

Mais une Compagnie ne saurait être rendue responsable de l'impossibilité où les voyageurs se sont trouvés de prendre leurs billets après la fermeture des guichets (*Lyon, comm. 31 mars 1898 ; — Loi 16 avril 1898.*)

C'est la remise seule du billet qui forme le contrat de transport entre les compagnies et les voyageurs (*Id.*) Lorsque, par suite de l'encroûtement qui s'est produit aux guichets, un voyageur ayant trop tardivement obtenu son billet, n'a pu faire enregistrer ses bagages et a dû renoncer au voyage qu'il avait projeté, la responsabilité de la Compagnie, qui aurait dû ouvrir un guichet spécial pour les voyageurs avec bagages, est engagée au regard de ce voyageur. Et le fait que le voyageur, après avoir formulé sa réclamation aurait accepté le remboursement du prix de son billet, ne le rend pas non recevable à actionner la Compagnie en responsabilité (*Bordeaux, Paix. 9 septembre 1893.*)

La Compagnie est tenue de délivrer des billets à tous ceux qui se présentent, sauf lorsqu'il y a force majeure, c'est-à-dire dans le cas où le maximum des voitures pouvant composer un train se trouve atteint. (*Cass. 22 avril 1854, S. 54.1.504.*) (Voir ci-après, *Composition des trains.*)

La Compagnie est également obligée de donner aux voyageurs des billets de la classe indiquée par eux, si le train en partance comporte des voitures de cette classe. (*Id.*)

Il est fait exception pour les places dites de luxe, dont le nombre ne peut dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Une Compagnie de chemins de fer ne serait pas fondée à refuser des billets à un voyageur, si toutes les places composant le convoi étaient prises sans que le maximum fût atteint, en prétextant qu'elle

(1) Voir page 1043 pour les abréviations.

avait organisé le service de manière à répondre aux besoins présumés.

Voyageur en retard. — Il arrive fréquemment qu'un voyageur en retard se présente au guichet alors que le train est en gare et sur le point de partir, et que le receveur, par obligeance, délivre, contrairement au règlement, un billet, en recommandant au voyageur de se hâter. Si ce dernier vient à manquer son train, il n'est pas fondé à formuler une réclamation sous le prétexte qu'il n'a pas eu le temps de monter en voiture.

Prix des places. — Les prix à percevoir pour le transport des voyageurs sont fixés d'après les bases *maxima* suivantes :

1 ^{re} classe 0,112 (1)	} par voyageur et par kilomètre.
2 ^e — 0,0756	
3 ^e — 0,04928	

Le minimum de perception est fixé à 6 kilomètres (article 41 du tarif général) (2).

(Voir page 1046 les tarifs kilométriques).

Le prix des billets doit être affiché après des guichets, il se trouve aussi généralement indiqué sur les billets de place, de sorte que le voyageur peut facilement vérifier que le montant réclamé par le receveur est bien celui qu'il devait payer.

Au cas où la taxe sur les billets de parcours délivrés par une compagnie a été perçue par erreur à un taux inférieur à celui qui figure dans les tarifs dûment homologués, le complément de taxe peut être ultérieurement exigé par la Compagnie. A cet égard, il n'en est pas des Compagnies de chemins de fer comme des voituriers ordinaires contre lesquels les prix librement débattus font la loi entre les parties (Paris. J. de Paix 1^{er} mai 1903.)

Change de monnaie. — Quelles que soient les précautions prises par les Compagnies pour rendre la monnaie sur une pièce ou un billet excédant plus ou moins la somme due par le voyageur pour le prix de son billet de place, le voyageur ne peut l'exiger, car, aux termes de l'article 7 de la loi du 22 avril 1790, c'est le débiteur (ici le voyageur) qui est obligé de faire l'appoint.

Billets simples.

Les billets d'aller simples, valables seulement entre deux gares d'une même ligne ou d'une ligne correspondante, sont délivrés aux prix ordinaires des tarifs, sans réduction de taxes.

Aux termes de l'article 4 du tarif général, le billet d'aller simple est valable *seulement pour la date qu'il est portée*. Certaines Compagnies délivrent, dans les grandes gares, des billets à toute heure de la journée qui sont valables pour tous les trains. Les bagages y sont enregistrés en permanence. D'autres, au contraire, émettent l'avis qu'un billet doit être utilisé pour le train en vue duquel il est délivré. Elles appuient leur prétention sur ce point que c'est le voyageur lui-même qui choisit et indique le train par lequel il veut partir, puis qu'il se présente au guichet au moment même où l'on délivre des billets uniquement pour le train qui va partir, et qu'il doit monter dans le train à l'occasion duquel le guichet a été ouvert et le billet distribué; mais toutes sont d'accord pour user de tolérance et ne pas faire, sans motif plausible, une application rigoureuse de ce droit, en les acceptant pour tous les trains de la journée.

(1) Sur le réseau de l'État 0,10192.

(2) Sur certains réseaux notamment sur le Nord, le minimum est fixé à 3 kilomètres.

«Le voyageur porteur d'un billet simple ne peut s'arrêter en cours de route pour reprendre ensuite son trajet, hormis le cas de force majeure ou tout autre motif grave. Dans ces cas, seulement, le chef de gare peut viser le billet et lui permettre de prendre, avec le même billet, un train suivant pour terminer son voyage (1).

Naturellement le voyageur peut raccourcir son voyage et descendre à une station qui précède celle de destination indiquée sur son billet, mais il renonce, par ce fait, à l'exécution du parcours restant à faire et il doit remettre son billet à la station où il a désiré descendre. Il est bien entendu que le voyageur n'aurait aucun droit à réclamer le remboursement du prix de sa place pour le trajet qui reste à effectuer et que, s'il voyage ensuite continuer son voyage par un autre train, il devrait prendre un nouveau billet.

En principe le billet remis au voyageur contre la perception du prix calculé sur la distance kilométrique à parcourir n'est valable que pour l'itinéraire le plus court (Rouen... 24 février 1900 — Cambrai. Corr. 30 octobre 1901.) Mais, à défaut d'indication sur le billet de l'itinéraire à suivre, ne commet pas un délit le voyageur qui se rend à destination par l'itinéraire le plus long (Mayenne. Corr. 30 juin 1899).

Les billets simples peuvent être vendus ou donnés par la personne qui les a pris au bureau.

Billets d'aller et retour.

Conditions. Durée de validité. — Les billets d'aller et retour offrent une réduction des tarifs ordinaires qu'autant qu'un voyageur effectuera son retour dans le temps et les conditions indiqués par le tarif spécial de la Compagnie. Pour toutes les Compagnies, sauf les Chemins de fer de l'État (2), cette réduction est de 25 0/0 pour la 1^{re} classe et de 20,0/0 pour les 2^e et 3^e classes, sur le double du prix des billets simples, soit, par kilomètre :

1 ^{re} classe	0,168
2 ^e —	0,12096
3 ^e —	0,078848

(Voir page 1046 les tarifs kilométriques).

Les billets aller et retour se composent de deux coupons portant le même numéro de la série.

Le coupon de retour est valable dans les limites ci-après :

(1) Dans un but de commodité ou d'agrément pour les voyageurs à long parcours, la C^{ie} P.-L.-M. a décidé que les billets simples délivrés à un train pour un parcours de plus de 400 kilomètres, ou de plus de 800 kilomètres, comporteraient un délai de validité supplémentaire, les premiers de 24 heures, les seconds de 48 heures à dépenser en arrêts dans les gares intermédiaires de la route. Les voyageurs peuvent profiter de cet intervalle pour un seul séjour d'égale durée en route, ou pour plusieurs arrêts successifs à leur choix, mais il est entendu :

1^o Qu'ils font viser leurs billets à l'arrivée dans les gares où ils s'arrêtent; 2^o que pour la continuation de leur voyage, après arrêt, ils ne prennent que des trains dans le sens de la destination indiquée sur leurs billets, mais sans rétrograder ni se détourner de leur itinéraire. 3^o enfin, qu'ils ne se laissent pas dépasser par le train de même numéro que celui indiqué par le visa à l'arrivée au premier arrêt partant 24 ou 48 heures après celui-ci.

(2) Sur les chemins de fer de l'État, les réductions ci-après également faites sur les billets d'aller et retour sont les suivantes :

Entre deux gares quelconques, autres que Paris :

De 0 à 100 kilomètres, 30 0/0; de 101 à 300 kilomètres, réduction croissant d'une manière continue de 30 à 40 0/0 à raison de 1 0/0 par 20 kilom. Pour les parcours de 300 kil. et au-dessus, réduction de 40 0/0.

Est. --	Jusqu'à 50 kilomètres.....	2 jours
	De 51 jusqu'à 100 kilom..	3 —
	De 101 — 200 — ..	4 —
	De 201 — 300 — ..	5 —
	De 301 — 400 — ..	6 —
	Au-dessus de 400 — ..	7 —

Lorsque les voyageurs qui ont à effectuer sur le réseau de l'Est, des parcours inférieurs à 51, 101, 201, 301 ou 401 kilomètres, désirent profiter du délai de validité de la zone immédiatement supérieure à celle dans laquelle se trouvent compris ces parcours, il pourra leur être délivré des billets d'aller et retour spéciaux dont les prix et durée de validité devront être établis sur 51, 101, 201, 301 ou 401 kilomètres.

Etat. — Les billets d'aller et retour ne sont valables, à l'aller, qu'au départ des trains pour lesquels ils ont été délivrés. Ils sont valables au retour :

1° Pour les trajets jusqu'à 100 kilomètres, le jour de l'émission, le lendemain et le surlendemain jusqu'à minuit ;

2° Pour les trajets de 101 à 200 kilomètres, le jour de l'émission, le lendemain, le surlendemain et le jour suivant jusqu'à minuit ;

3° Pour les trajets au-dessus de 200 kilomètres, les délais sont augmentés de 24 heures par 100 kilomètres ou fraction de 100 kilomètres.

La durée de validité des billets d'aller et retour peut, à deux reprises, être prolongée de moitié (les fractions de jour comptant pour un jour), moyennant le paiement, pour chaque prolongation, d'un supplément égal à 10 0/0 du prix du billet. Toute demande de prolongation doit être faite et le supplément payé avant l'expiration de la période pour laquelle la prolongation est demandée et avant que le voyageur ne prenne place dans le train. Les dimanches et jours de fêtes compris dans les périodes de validité supplémentaire ne sont pas comptés, le délai de validité prolongée est augmenté en conséquence.

Midi. — Jusqu'à 60 kilomètres : le jour de l'émission et le lendemain ;

De 61 à 100 kilomètres : le jour de l'émission le lendemain et le surlendemain ;

Pour les distances supérieures à 100 kilomètres, ce dernier délai est augmenté de 24 heures par 100 kilomètres ou fraction de 100 kilomètres, en sus des 100 premiers kilomètres.

Faculté de prolongation de la durée de validité.

La durée de validité peut être, à deux reprises, prolongée de moitié (les fractions de jour comptant pour un jour), moyennant le paiement, pour chaque prolongation, d'un supplément égal à 10 0/0 du prix du billet.

La prolongation peut être demandée pour les deux périodes à la fois. Elle peut être demandée même lorsque la durée de validité primitive ou la première période de prolongation est expirée.

La prolongation simple ou la prolongation double part de l'expiration de la durée primitive. Dans tous les cas, le voyageur doit avoir à payer le supplément avant de prendre place dans le train, à défaut de quoi il est traité comme s'il n'avait pas de billet.

Si le délai de validité primitive ou prolongée d'un billet d'aller et retour expire un dimanche ou un jour de fête légale, ce délai est augmenté de 24 heures ; il est augmenté de quarante-huit heures si le jour où il expire est un dimanche suivi d'un

jour de fête légale ou un jour de fête légale suivi d'un dimanche.

Nord. —	Jusqu'à 50 kilomètres ..	1 jour
	De 51 à 100 — ..	2 jours
	De 101 à 300 — ..	3 —
	Au delà de 300 — ..	4 —

Orléans. — Jusqu'à 60 kilomètres : le jour de l'émission et le lendemain :

De 61 à 100 kilomètres : le jour de l'émission, le lendemain et le surlendemain ;

Au delà de 100 kilomètres, ce dernier délai est augmenté de 24 heures par 100 kilomètres, en sus des 100 premiers kilomètres.

Ces délais sont calculés de minuit à minuit sur la distance du point de départ au point de destination.

Le coupon d'aller ne peut servir qu'au départ des trains de la journée pendant laquelle il a été délivré.

— Les billets d'aller et retour sont délivrés par l'itinéraire le plus court. Toutefois, les voyageurs peuvent, à leur gré, choisir, pour l'aller comme pour le retour, un autre itinéraire. Dans ce cas, les prix des billets sont établis d'après les itinéraires choisis, lesquels sont mentionnés sur les billets.

Faculté de prolongation de la durée de validité.

Les mêmes et dans les mêmes conditions que la compagnie du Midi.

Ouest. —	Jusqu'à 60 kilomètres inclus, 2 jours
	de 61 à 100 — 3 —
	au-dessus de 100 kilomètres 1 jour
	de plus par 100 kilomètres ou fraction
	de 100 kilomètres

Les délais ci-dessus ne comprennent pas les dimanches et jours de fête : la durée de validité est augmentée en conséquence.

La durée de validité des billets d'aller et retour peut être, à deux reprises, prolongée de moitié, moyennant le paiement pour chaque prolongation, d'un supplément égal à 10 0/0 du prix du billet.

La demande de prolongation peut être faite même lorsque la durée de validité primitive ou la première période de prolongation est expirée.

P.-L.-M. — 1^{re} Zone.	Jusqu'à 50 kil.	2 jours
— 2 ^e —	De 51 à 100 kil.	3 —
— 3 ^e —	De 101 à 200 kil.	4 —
— 4 ^e —	De 201 à 300 kil.	5 —
— 5 ^e —	De 301 à 400 kil.	6 —
— 6 ^e —	De 401 à 500 kil.	7 —
— 7 ^e —	De 501 à 600 kil.	8 —
— 8 ^e —	De 601 à 700 kil.	9 —
— 9 ^e —	De 701 à 800 kil.	10 —
— 10 ^e —	De 801 à 900 kil.	11 —
— 11 ^e —	De 901 à 1000 kil.	12 —
— 12 ^e —	De 1001 à 1100 kil.	13 —
— 13 ^e —	De 1101 à 1200 kil.	14 —

Faculté de prolongation de la durée de validité.

Les mêmes et dans les mêmes conditions que pour la C^o du Midi.

Les voyageurs porteurs de coupons de retour de billets d'aller et retour délivrés pour un parcours de 400 kilomètres et au delà ont la faculté

de s'arrêter une fois et pendant une période de 24 heures au cours du voyage de retour, mais il est entendu :

1° Qu'ils doivent faire viser leur coupon de retour aussitôt leur arrivée dans la gare où ils s'arrêtent; 2° qu'ils ne doivent pas se laisser dépasser par le train de même numéro que celui indiqué par le visa à l'arrivée partant 24 heures après; 3° que cet arrêt n'aura pas pour effet d'augmenter la durée de validité de leurs billets.

Notes générales: Ces délais sont comptés de minuit à minuit. Toutefois, le coupon de retour est valable même pour un train de nuit arrivant à destination le lendemain matin du jour où expire le délai de validité pourvu que l'heure réglementaire du départ du train de la station du retour ne soit pas fixée après minuit. — Le coupon de retour des billets délivrés soit la veille d'un dimanche ou d'un jour férié, soit un dimanche ou un jour férié, est toujours valable pendant toute la journée du lendemain du dimanche ou du jour férié. — Lorsqu'un dimanche et un jour férié se suivent et réciproquement, la validité d'un coupon de retour pris pendant un de ces deux jours ou la veille s'étend jusqu'à la journée qui suit les deux jours fériés.

Sont considérés comme jours fériés : le 1^{er} Janvier, le lundi de Pâques, l'Ascension, le lundi de la Pentecôte, le 14 Juillet, l'Assomption, la Toussaint et le jour de Noël (1).

Le coupon de retour non utilisé dans les délais ci-dessus indiqués est sans valeur aucune et ne peut venir en diminution du prix du billet nouveau qui doit être pris.

Le voyageur doit, dans ce cas, acquitter le prix de la place entière, suivant le tarif ordinaire. S'il s'y refusait, il serait alors considéré comme ayant fait usage d'un billet périmé et passible de peines correctionnelles. (Paris, Corr. 3 juin 1881.)

Dans tous les cas, le voyage aller et retour doit être accompli sans autres interruptions que celles nécessitées par les changements de trains.

Sauf les exceptions précédemment indiquées, le prix des billets d'aller et retour étant calculé par l'itinéraire le plus court, les billets ne sont valables, en principe, que pour cette route. Toutefois les voyageurs peuvent être exceptionnellement autorisés à suivre, au prix de l'itinéraire court, certains itinéraires allongés. Les trains à utiliser et les conditions de leur usage sont portés par les affiches de service à la connaissance du public après chaque changement d'horaire.

Le voyageur qui, voulant suivre un itinéraire plus long, s'est mis d'accord en cours de route, avec l'agent contrôleur de la Compagnie pour en référer à l'administration supérieure sur le point de savoir s'il doit verser un supplément, peut continuer son voyage sans contrevenir aux articles 63 et 79 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 (modifiée par le Décret du 1^{er} mars 1901), et, par suite, si, quelques jours après, nonobstant le supplément par lui versé, la Compagnie fait exercer des poursuites correctionnelles contre lui, il doit être renvoyé des fins de la poursuite (Amiens. 13 novembre 1897).

Révente des billets d'aller et retour ou leur remise à titre gracieux. — Les billets d'aller et retour complets, ensemble le coupon aller et le coupon retour, peuvent, de même que les billets simples, être vendus ou donnés, seuls la vente ou

l'achat de l'un des coupons des billets d'aller et retour sont interdits et constituent des infractions réprimées par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845. (Paris, Corr. 26 mars 1890. — Bordeaux, 11 mars 1891.)

Le voyageur qui ne présenterait que le coupon d'aller sans pouvoir produire en même temps le coupon de retour, adhérent ou détaché, au départ qu'au contrôle en cours de route et à l'arrivée, devrait payer le prix intégral de sa place d'après le tarif ordinaire, défaction faite de la valeur du coupon d'aller.

Mais le voyageur qui, muni d'un billet d'aller et retour a, lors du voyage « aller » remis par erreur à la sortie le coupon de retour, ne peut au moment de prendre le train de retour, se voir refuser l'accès dudit train parcequ'il ne présente pas le coupon de retour mais celui d'aller. Le préposé de la compagnie chargé de ne laisser sortir de la gare les voyageurs que contre remise du billet ou paiement du transport, qui reçoit dudit voyageur le coupon de retour au lieu de celui d'aller, commet une faute qui est d'autant plus facile à éviter que le coupon d'aller a été poinçonné en route et que le simple toucher du coupon de retour doit lui signaler l'erreur commise. Peu importe que les recherches faites par la Compagnie pour retrouver le coupon de retour soient restées infructueuses. Celle-ci doit restituer au voyageur le prix du transport qu'elle a perçu indument une seconde, fois (Paris, J. de Paix, 8^e arr. 16 décembre 1898).

Contrevient à la police des chemins de fer celui qui monte dans un compartiment, muni d'un billet de retour utilisé à l'aller par un autre voyageur, alors que, d'après le tarif applicable aux billets de cette catégorie, les deux coupons ne pouvaient être utilisés que par la même personne.

En conséquence, celui qui a vendu à un voyageur un coupon de retour utilisé à l'aller par une autre personne se rend complice de l'infraction aux lois sur la police des chemins de fer que commet ce voyageur en utilisant ce coupon. (Bagnères-de-Bigorre, 28 décembre 1878; — Paris, 21 mai 1881; — Rouen 3 janvier 1896.)

Celui qui cède gratuitement son coupon de retour ne commet pas de contravention et ne peut être ni inquiété ni recherché; mais celui qui a voyagé avec un coupon de retour qui lui a été cédé gratuitement doit être considéré comme ayant voyagé sans billet. (Saint-Nazaire, 16 mars 1896.)

Billets à demi-place. — Les billets à demi-place sont délivrés :

1° Aux enfants de 3 à 7 ans;
2° Aux titulaires des cartes dites « de circulation à demi-place » (Tarif spécial commun G. V., n° 101 (voir page 1104);

3° Aux personnes munies d'une autorisation de voyager à moitié prix;

4° Aux instituteurs et institutrices primaires publics;
5° Aux membres de certaines congrégations religieuses

6° Aux militaires voyageant sur certaines lignes d'intérêt local;

7° Aux colons et émigrants se rendant en Algérie et munis d'un acte provisoire de location, sous promesse de propriété définitive, ou d'un bon de réduction en 3^e classe.

Le receveur peut délivrer un seul billet à place entière pour deux enfants voyageant ensemble, mais les autres personnes porteurs d'un titre les autorisant à voyager à moitié prix doivent recevoir chacune un billet de demi-place distinct.

(1) Pour toutes ces fêtes, les Compagnies de chemins de fer et les chemins de fer de l'Etat augmentent exceptionnellement d'un ou plusieurs jours les délais de validité des billets d'aller et retour.

Les prix des demi-places sont, en général, la moitié du prix des places entières, les fractions de 0 fr. 025 étant forcées aux 0 fr. 05 supérieurs; sur certains réseaux les prix à percevoir pour les demi-places sont ceux fixés par le barème annexé au tarif général G. V. et non pas la moitié du prix des places entières.

Billets circulaires. — Les tarifs des chemins de fer, dûment homologués doivent être littéralement observés et sans qu'il soit permis ni aux compagnies ni aux tiers d'y déroger par conventions ni sous prétexte de tolérance et d'usage. Spécialement, doit être appliquée rigoureusement et à la lettre la clause d'un tarif d'une Compagnie de chemins de fer qui dispose que le voyageur qui a pris un carnet de voyage circulaire avec itinéraire facultatif doit, en en faisant usage, prendre en outre, pour chaque parcours partiel, un billet distinct, et, au cas où il veut, sur ces parcours partiels, s'arrêter en un point intermédiaire, faire viser son billet dès l'arrivée à la gare où il s'arrête: le voyageur, notamment qui, qui a omis, lors d'un arrêt intermédiaire, de se conformer à cette dernière formalité, se trouve donc, à partir de ce moment nécessairement déchu du bénéfice, non pas, il est vrai, de son contrat pour la totalité du parcours, ni de l'usage de son carnet de voyage circulaire, mais de son billet de parcours partiel. (*Cass. 5 février 1900.*)

Rien, dans le tarif, fixant les conditions de validité des billets circulaires, ne limite leur usage à une catégorie quelconque de voyageurs. Dès lors, la Compagnie ne peut se prévaloir de l'emploi d'un billet de ce genre par un voyageur de commerce pour refuser de réparer le dommage commercial causé à celui-ci à la suite d'un retard dans la livraison de ses bagages, la Compagnie étant suffisamment prévenue de leur destination par leur apparence (*Seine. Comm. 21 octobre 1899.*)

Enfants. — Au-dessous de 3 ans, les enfants ne paient rien; mais les parents ou les personnes qui les accompagnent doivent les tenir sur leurs genoux.

De 3 à 7 ans les enfants ne paient que demi-place; mais deux enfants ne peuvent occuper que la place d'une seule personne.

Au-dessus de 7 ans, ils paient place entière.

Il n'est pas accordé de réduction aux enfants de 3 à 7 ans sur le prix du voyage aller et retour.

Les parents qui, pour obtenir une réduction sur le prix des places, déclarent faussement l'âge de leurs enfants, commettent une contravention.

Néanmoins les Compagnies ne sauraient dans ce cas refuser des billets.

En cas de doute sur l'âge des enfants, si les personnes qui les accompagnent déclarent qu'ils ont moins de 3 ou de 7 ans, les employés de la Compagnie ne doivent pas insister; mais s'ils ont des motifs de croire à une fraude, ils prendront le nom et le domicile des personnes afin que la Compagnie puisse faire vérifier l'exactitude de la déclaration et, dans le cas où cette déclaration est reconnue fautive, des poursuites judiciaires peuvent alors être ordonnées contre les délinquants.

Les parents voyageant avec leurs jeunes enfants dont ils sont responsables, ne peuvent, sous prétexte de cette responsabilité, exiger qu'il leur soit donné, dans un même compartiment, un nombre de places suffisant pour conserver près d'eux leurs enfants et les surveiller.

Instituteurs. — Les instituteurs et institutrices publics paient demi-place sur les chemins de fer. Ils doivent, au préalable, adresser une demande

à l'inspecteur d'académie ou à l'inspecteur primaire du ressort, qui leur délivre une carte signée par lui et le titulaire. Sur la production de cette carte les compagnies délivrent des billets de demi-place. Les instituteurs et institutrices doivent présenter en même temps leur photographie au bas de laquelle doit figurer leur propre signature et le visa de l'inspecteur d'académie.

Congrégations religieuses. — Il en est de même pour les membres des *congrégations religieuses qui appartiennent à l'enseignement public ou qui desservent les hôpitaux de l'armée et de la marine* et aux *Sœurs hospitalières* employés spécialement et à titre permanent dans les saillés militaires des hôpitaux mixtes, porteurs de la lettre d'obédience. Cette lettre doit porter le cachet de la Communauté et la signature du supérieur.

Les membres des congrégations religieuses doivent voyager revêtus de l'habit de leur ordre; ils ne sont pas astreints à présenter leur photographie.

Billets à quart de place. — Les billets à quart de place sont délivrés:

- 1° Aux militaires, marins et assimilés;
- 2° Aux personnes munies d'une autorisation de voyager au quart du tarif;
- 3° Aux enfants assistés de 3 à 7 ans.

Militaires et Marins. — Les militaires et marins de tout grade et assimilés, munis d'un titre régulier, permission ou feuille de route les autorisant à voyager, ne paient que le quart du tarif du cahier des charges.

Les prix à percevoir sont calculés d'après les bases suivantes:

1 ^{re} classe	0,028	} par voyageur et par kilomètre.
2 ^e —	0,021	
3 ^e —	0,0154	

Il n'est pas accordé de réduction aux militaires sur le prix du voyage aller et retour, le billet d'aller et retour, militaire, n'existe, d'ailleurs, que sur peu de Compagnies.

Sur les lignes d'intérêt local les militaires n'obtiennent que des billets au demi-tarif.

Les sous-officiers, caporaux ou brigadiers, soldats et assimilés en uniforme ne sont admis à voyager qu'en deuxième ou en troisième classe, à moins qu'une mention spéciale, portée par le chef de corps ou de détachement sur leur titre de circulation, ne les autorise à voyager par un train express ne comportant que des voitures de première classe.

Les compartiments de première classe sont réservés aux officiers; mais un sous-officier, un caporal, un brigadier, un soldat ou assimilé qui serait en habit bourgeois peut voyager en première classe tout en ne payant que le quart du tarif.

Se rend coupable d'une escroquerie, la personne qui en prenant faussement la qualité d'officier, et en présentant une carte portant un faux nom, se fait délivrer un billet de chemin de fer au tarif militaire. (*Lyon, 24 octobre 1902.*)

Les contrôleurs peuvent demander à tout militaire qui n'est pas en uniforme l'exhibition de son titre, mais il leur est interdit d'exiger, en route, cette exhibition lorsque les porteurs de billets militaires sont en uniforme. (*Paris, 23 juillet 1863.*)

Cartes d'abonnement, billets d'excursion et de bains de mer. — Des cartes d'abonnement pour 1 mois, 3 mois, 6 mois ou un an (*Tarif commun G. V. n° 101*) (voir page 1104), des billets d'excursion avec itinéraires tracés d'avance au gré des voyageurs (*Tarif commun G. V. n° 105*) (voir page 1106) et des billets de bains de mer sont

également délivrés par les Compagnies, ils ont un caractère strictement personnel et ne peuvent être cédés sans contrevention.

Les voyageurs porteurs de billets dits de « bains de mer » doivent suivre exactement l'itinéraire fixé par leurs billets et la Compagnie ne répond de la livraison de leurs bagages qu'à l'arrivée du train correspondant audit itinéraire, alors même qu'elle aurait, par complaisance, enregistré ces bagages dans des conditions qui pouvaient éventuellement permettre un transport plus rapide (*Versailles. Comm. 2 mars 1898. — Loi 25 mars 1898.*)

Sénateurs et Députés. — Les Sénateurs et les Députés voyagent sur les sept grands réseaux français à des conditions particulières adoptées par les Chambres et les Compagnies.

Bagages.

Bagages à la main. — Les voyageurs sont autorisés à prendre avec eux dans les voitures : les sacs de voyage, valises, petits paquets et autres menus objets à la main, à la condition que les dimensions de ces objets ne dépassent pas : 0^m,65 en longueur, 0^m,35 en largeur et 0^m,20 en hauteur, et que leur nature ou leur odeur ne puisse gêner ou incommoder les autres voyageurs.

Le fait de conserver, malgré la plainte d'un voyageur et les observations des employés, des objets gênants ou incommodants constitue une infraction à l'article 68 de l'ordonnance du 15 juillet 1848 (*décret du 1^{er} mars 1901*) (*Villefranche, Civil, 18 novembre 1892*) et les agents de la Compagnie sont obligés d'intervenir sur la demande d'un voyageur qui se trouverait gêné par un autre dont la valise ou les bagages seraient placés d'une façon indiscrète. (*Le Blanc, Civil; 22 janvier 1895. — Cass. 29 avril 1896.*)

Il suffit même que la nature, le volume ou l'odeur des colis conservés par un voyageur ait pu gêner ou incommoder les autres voyageurs — bien que le contrevenant soit seul dans le compartiment au moment où il a été l'objet de la contrevention relevée par le procès-verbal (*Lyon, Corr., 28 juin 1904*).

Les Compagnies admettent dans les compartiments comme bagages à la main et par conséquent affranchis de toute perception, les oiseaux en cage et les animaux de petite taille en paniers, les chiens exceptés. (voir ci-après pour les chiens d'appartements), sous la réserve que ces animaux n'incommoderont pas les voyageurs du compartiment.

Lorsqu'un voyageur, attendant l'arrivée d'un train, confie la garde de ses bagages à un employé de la Compagnie et que les bagages sont volés par suite de la négligence de cet employé, la Compagnie doit être déclarée responsable de ce vol (*Nice, Civil, 8 février 1892. — Seine, Civil, 4 mai 1899*). En vain la Compagnie objecterait-elle que le seul moyen de la rendre responsable était de déposer ses bagages à la consigne spécialement affectée à ces sortes de dépôts et qu'il ne pouvait pas distraire un employé de son service réglementaire pour le préposer à la garde de ses bagages. Il résulte seulement de là que l'employé a commis une faute en prenant la charge d'effets sur lesquels les exigences de son service l'empêchaient d'exercer une surveillance continuelle et en ne les déposant pas à la consigne. — D'autre part, la faute que cet employé a ainsi commise l'a été par lui dans l'exercice de ses fonctions, lorsque, du moins, il était — en l'espèce — spécialement chargé de se mettre à la disposition des voyageurs pour le transport de leurs bagages, son acte se rapprochant alors,

par sa nature, de ceux pour lesquels il était commis (*Aix, 17 mai 1900*).

Franchise. — En dehors des bagages à la main, chaque voyageur a droit au transport de 30^k kilogrammes de bagages, quelle qu'en soit la division, sans aucun supplément du prix de sa place, sauf cependant, une somme de 0 fr. 10 qui est due pour l'établissement de tout bulletin de bagages.

Cette franchise s'applique à tout voyageur, même à celui simplement pourvu d'une carte de circulation, mais pas aux enfants transportés gratuitement. Elle n'est que de 20 kilogrammes pour les enfants transportés à demi-place.

La franchise de 30 kilogrammes de bagages jusqu'à concurrence de 30 kilogrammes étant un accessoire du droit de place, le voyageur qui fait enregistrer ses bagages comme abonné, sans les accompagner, et qui envoie à un tiers son bulletin pour les retirer commet une contrevention. (*Douai, 25 novembre 1890. G. 91.1.360.*)

Le voyageur dont le poids des bagages excéderait 30 kilos n'a pas le droit d'emprunter le billet d'un autre voyageur pour se soustraire à la taxe applicable aux excédents. Ce fait constitue une contrevention. (*Narbonne, Corr. 9 décembre 1888. — Cass. 16 décembre 1882. G. 89.1. sup. 16.*) — *Poitiers, 26 janvier 1883. G. 83-394. 2^e partie.*)

Cette interdiction est formelle en ce qui concerne les abonnés. (*Paris, Corr. 13 juin 1891.*)

Toutefois, si des personnes de la même famille ou liées d'amitié se rendent d'un point à un autre, ensemble, elles ont le droit de mettre en commun leurs bagages et de réunir leurs billets pour profiter de la franchise accordée par l'article précité. (*Cass. 16 décembre 1882. Bayonne, Corr. 17 octobre 1904.*)

Les militaires ou marins voyageant en corps ou isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ont droit, comme tous autres voyageurs, au transport en franchise de 30 kilos de bagages.

Celui qui veut faire transporter comme bagages des objets rentrant sous la qualification de matières précieuses doit en déclarer la valeur à la Compagnie et payer la taxe fixée *ad valorem* par l'art. 47 N^o 4 du cahier des charges (*Paris, 16 mars 1899*).

Excédents. — Les excédents de bagages sont taxés suivant le barème ci-après. Les excédents de bagages des militaires et marins ne sont taxés qu'au quart de ce tarif jusqu'à concurrence de 70 kilogrammes :

Excédents de bagages :

(par kilomètre)

De 0 à 5 kilos	0,0025
De 5 à 10 —	0,005
De 10 à 20 —	0,01
De 20 à 30 —	0,015
De 30 à 40 —	0,02

En aucun cas la taxe ne peut être supérieure à celle d'un excédent de plus de 40 kilos.

Au-dessus de 40 kilos et par 100 kilos (fractionnables de 10 en 10 kilos), 0 fr. 04.

Plus, pour les expéditions au-dessus de 40 kilos, 0 fr. 15 pour manutention par réseaux traversés.

Enregistrement. — Le voyageur, en arrivant en gare avec des bagages, doit commencer par les faire transporter près du bureau d'enregistrement par un facteur de la Compagnie. Une fois en

possession de son billet de place, il le fera timbrer audit bureau, en versant le prix de l'enregistrement et, s'il y a excédent, celui du transport. et recevra un bulletin indiquant le nombre et le poids total des colis ainsi que la somme perçue. Le voyageur doit veiller à ce que la mention "bagages" soit portée sur le billet de place, pour le cas où le bulletin de bagages serait égaré en route.

Il a été décidé que tout voyageur qui a payé le prix de sa place doit être admis à présenter comme bagages les objets, quels qu'ils soient, qu'il lui convient de faire transporter avec lui — dans l'espèce une charrie — et de revendiquer pour ce transport le bénéfice de la gratuité jusqu'à concurrence du poids fixé par le cahier des charges et que le droit du voyageur ne reçoit d'autres restrictions que celles qui proviendraient des nécessités de chargement et de déchargement des trains de grande vitesse et des dimensions du wagon affecté au transport des bagages. (*Cass. 24 octobre 1888. S. 89. I. 83.*)

Antérieurement, la Cour de cassation ne considérait comme bagages que les objets affectés à l'usage personnel du voyageur ou destinés à pourvoir aux besoins ou conditions du voyage. (*Cass. 10 décembre 1878.*)

Bicyclettes. — Les Compagnies acceptent, comme bagages, les vélocipèdes emballés ou remis à découvert; dans ce dernier cas, elles ne peuvent, en cas d'avaries dues à un défaut de précautions de leurs agents, se prévaloir du défaut d'emballage pour décharger leur responsabilité, et les voyageurs sont fondés à exiger une juste réparation du préjudice causé. (*Paris, 7 mars 1896. Cass. 25 janvier 1898. — Saint-Etienne, Comm. 8 février 1899. — Poitiers, 24 février 1905.*)

Si les Compagnies renoncent au droit qu'elles ont de refuser les bicyclettes non emballées et font inscrire sur la note d'envoi la mention « sans garantie » cette clause ne peut avoir pour effet, que de décharger les Compagnies de la garantie de vices résultant de l'absence d'emballage, tels que dégradation de l'émail ou autres détériorations superficielles, et les Compagnies sont responsables des avaries plus importantes qui n'auraient pu être évitées même par un emballage dont il est d'usage d'entourer les bicyclettes, telles que fourche brisée ou roue tordue (*Arras. Comm. 13 janvier 1899 — Bordeaux. Civil. 7 novembre 1900.*)

Toutefois, les Compagnies ne sauraient être rendues responsables et ne pourraient être valablement poursuivies pour des avaries provenant d'un cas de force majeure ou du vice propre de la chose.

Une Compagnie qui livre en retard une bicyclette n'est pas tenue de dommages-intérêts sur ce que le voyageur n'a pu prendre part à une course et ainsi faire valoir les qualités de la marque qu'il représente, alors que cette particularité était inconnue de la Compagnie (*Nantes. Comm. 28 mars 1903.*)

Jugé qu'une Compagnie ne peut être rendue responsable du préjudice qui a pu être causé à un voyageur — en l'espèce un architecte — par la privation de documents importants qui se trouvaient dans la sacoche d'une bicyclette, laquelle a été, par erreur, dirigée sur une autre destination que le voyageur (*Le Havre. Comm. 16 décembre 1901.*)

La détention du bulletin de bagages constatant la prise en charge de bicyclettes par la Compagnie constitue une présomption de non-livraison de ces dernières et il appartient à la Compagnie de détruire cette présomption. Par suite, si la livraison n'est pas établie, la Compagnie doit au voyageur réparation du préjudice subi (*Paris. Comm. 5 mai 1904.*)

Chiens. — L'article 62 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 (1) dit : « Aucun chien ne sera admis dans les voitures servant au transport des voyageurs; toutefois les Compagnies pourront placer dans des caisses de voitures spéciales les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit. »

En temps ordinaire, le transport des chiens a lieu dans les niches pratiquées dans les fourgons; mais, usant de la faculté qui leur est laissée par le dernier paragraphe de l'article précité, les Compagnies réservent, au moment de la chasse, des compartiments spéciaux de 2^e et de 3^e classe (jamais de 1^{re}), pour les voyageurs qui ne veulent pas se séparer de leurs chiens.

Pour être admis dans ces compartiments, qui sont désignés par un écriteau spécial, de même que pour être placés dans les niches des fourgons, les chiens doivent être muselés.

D'autre part, les petits chiens de luxe, pris sous le bras ou renfermés dans une cage ou un panier, dont le poids, cumulé avec celui de ces cages ou paniers, ne dépasse pas 3 kilos peuvent, après avoir acquitté la taxe, à la tête, être conservés par les voyageurs comme colis à la main; mais il est expressément entendu que les personnes qui voudront profiter de cette tolérance, devront s'assurer du consentement unanime de tous les autres voyageurs du compartiment, au départ et en cours de route, et que si un seul d'entre eux le refuse, les cages, paniers ou caisses contenant les chiens seront portés aussitôt que possible dans le fourgon des bagages et les chiens en liberté, dans les niches du fourgon.

Dans un cas comme dans l'autre, la taxe due pour le chien doit être acquittée.

En dehors des deux cas qui sont nettement spécifiés ci-dessus, il est absolument interdit de monter avec des chiens dans les voitures à voyageurs. (*Circulaire ministérielle du 4 novembre 1886.*)

La taxe pour le transport des chiens accompagnés dans les trains de voyageurs est de 0 fr. 0168 par kilomètre et par tête, sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30, plus 0 fr. 10 d'enregistrement.

Les chiens doivent être soumis à l'enregistrement comme les bagages; dans quelques Compagnies, la taxe est acquittée au guichet des voyageurs et elles délivrent, à cet effet, des billets dits « billets de chiens. »

Un voyageur peut obtenir un billet d'aller et retour pour son chien, à la condition d'en avoir pris un pour lui-même.

Le prix d'aller et retour est le double de celui des billets simples et comprend 0 fr. 10 d'enregistrement pour l'aller et 0 fr. 10 pour le retour. Leur durée de validité est la même que celle des billets d'aller et retour de voyageurs.

Un voyageur accompagné de plusieurs chiens n'est tenu qu'à un seul droit d'enregistrement, mais il doit, s'il veut profiter de ce droit unique, s'adresser au bureau des bagages et non pas au bureau des billets.

Un voyageur avec chiens et bagages peut également demander l'enregistrement de ses chiens au bureau des bagages où il sera créé deux bulletins, l'un pour les bagages, l'autre pour les chiens; mais les frais d'enregistrement doivent être payés pour chacun des bulletins.

Un chien enfermé dans un panier ou une caisse ne peut être enregistré comme bagage en franchise;

les termes du § 3 du tarif général (articles 18 et 21) sont formels et ne laissent aucun doute à ce sujet.

Les chiens non accompagnés, expédiés en caisses, cages ou paniers, sont taxés au tarif général de grande vitesse sur le poids doublé. (Voir page 1061.)

Le chargement et le déchargement sont opérés par les soins de l'expéditeur et du destinataire.

Les Compagnies sont exonérées de toute responsabilité en l'absence du destinataire pour la perte des chiens qui s'enfuiraient pendant le chargement ou le déchargement. (Art. 27 et 28 du tarif général). Mais la responsabilité des Compagnies est engagée, en cas de fuite, pendant les opérations du transbordement (Seine, Comm. 1^{er} mars 1899.)

Une Compagnie ne saurait être rendue responsable de la perte d'un chien de chasse qui, en cours de route, détruit lui-même la caisse où il est enfermé et peut ainsi s'échapper sans qu'il y ait eu faute du transporteur (Aubusson. Civil, 14 novembre 1898 — Romorantin. Comm. 25 avril 1899 — Chartres. Comm. 22 octobre 1900 — Contra Paris. 30 décembre 1899).

Aux termes de l'article 1150 C. Civil une Compagnie de chemins de fer, en cas de perte d'un chien de race, ne peut être tenue de dommages-intérêts autres que ceux applicables à un animal ordinaire, alors qu'aucune indication ne lui permettait d'apprécier la valeur exceptionnelle de l'animal transporté (Rouen. Comm. 11 mai 1904).

Les chiens dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée des trains doivent être mis en fourrière (Art. 27, tarif général G. V.) et la responsabilité de la Compagnie cesse dès ce moment (Le Mans. Comm. 8 février 1898 — Rouen. 23 juillet 1904). La mise en fourrière peut avoir lieu sans autorisation préalable du président du Tribunal de Commerce (Rouen. 2 mars 1901).

Animaux de petite taille. — Les animaux de petite taille, tels que chiens, chats, cochons d'Inde, singes, écureuils, oiseaux, peuvent être acceptés comme bagages à la main; ils peuvent aussi être acceptés comme bagages accompagnés et placés dans les fourgons, lorsqu'ils sont présentés à l'enregistrement renfermés dans des cages ou paniers.

Dans ce dernier cas, la taxe des messageries (voir page 1118) leur est appliquée sur le double du poids réel des caisses ou paniers qui les renferment.

Les chiens en panier, tolérés dans les compartiments de voyageurs, doivent payer la taxe à la tête.

Lorsque, aux termes des tarifs généraux d'une Compagnie, certains animaux (dans l'espèce, une chèvre) sont soumis à une réglementation spéciale lorsqu'ils sont transportés à la vitesse des trains de voyageurs, la Compagnie peut refuser d'enregistrer comme bagages une caisse contenant un de ces animaux (Cass. 7 juin 1904).

IV. Différentes sortes de trains et composition de ces trains.

Les trains se classent en différentes catégories suivant la nature des transports qu'ils ont à effectuer et les besoins du service auxquels ils répondent :

1° Les trains *rapides*, qui ne sont composés que de voitures de 1^{re} classe ou de voitures de luxe; ils ne s'arrêtent qu'à certaines gares et marchent à la vitesse de 70 à 80 kilomètres à l'heure;

2° Les trains *express* et les trains *poste* qui ne comportent généralement que des voitures de 1^{re} classe; quelques-uns, cependant, ont des voitures de 2^e classe et parfois de 3^e, mais seulement pour les voyageurs ayant à effectuer de grands parcours. Leur vitesse est de 60 à 70 kilomètres à l'heure.

3° Les trains *directs* ne comportant quelquefois que des voitures de 1^{re} et de 2^e classe, mais qui souvent, aussi, transportent des voyageurs porteurs de billets de 3^e classe. La vitesse de ces trains est de 50 à 60 kilomètres à l'heure;

4° Les trains *omnibus*, composés de voitures de toutes classes et desservant toutes les stations comprises entre le point de départ et d'arrivée. Leur marche est de 40 à 50 kilomètres à l'heure;

5° Les trains *mixtes*, transportant à la fois des voyageurs et des marchandises. Ils ont le caractère et la composition des trains de voyageurs. Leur vitesse est de 30 à 40 kilomètres à l'heure;

6° Les trains de *marchandises mixtes*, trains de marchandises auxquels sont ajoutés quelques voitures à voyageurs mais qui conservent le caractère des trains de marchandises. Ils marchent à la vitesse de 30 à 35 kilomètres à l'heure;

7° Les trains de *marchandises* ne transportant exclusivement que des marchandises;

8° Les trains *légers*, dont les véhicules sont portés sur 16 essieux (8 voitures) au plus. Ils sont indiqués par les lettres TL sur le tableau de la marche des trains.

9° Les trains *tramways*, qui, comme les trains légers, sont à composition réduite et ne comportent qu'un nombre limité de places. Ils sont indiqués au tableau de la marche des trains, par les initiales TL. (T.)

Les trains ordinaires de voyageurs ne peuvent être composés de plus de 24 voitures (48 essieux) non compris ceux de la machine et du tender et doivent contenir des voitures de chaque classe en nombre suffisant pour tous les voyageurs qui se présentent. Le maximum des voitures peut être porté à 50 pour les trains de troupes dont la vitesse ne dépasse pas 30 kilomètres à l'heure.

Pour les trains rapides, express et directs, les Compagnies sont autorisées à diminuer le nombre de voitures et à mettre en circulation des trains ne comportant que des voitures de 1^{re} et de 2^e classe et même uniquement de 1^{re} classe.

Les trains légers sont aussi à composition réduite, le nombre maximum des essieux entrant dans la composition de ces trains est limité à 16, non compris ceux de la machine et du tender. Lorsque ce maximum est atteint, le train perd son caractère de train léger et est soumis aux mêmes règles que les trains ordinaires.

Sauf en ce qui concerne la limitation du nombre des places affectées au public, lorsque le nombre des voitures à voyageurs atteint le maximum, c'est-à-dire 16 essieux, les trains légers sont astreints, pour le transport des voyageurs, des bagages et des marchandises à grande vitesse, aux mêmes obligations que les trains ordinaires. Ces trains peuvent transporter des marchandises en petite vitesse, lorsque leur composition le permet.

Les trains-tramways sont des trains légers qui, en vertu d'une autorisation spéciale, ne sont pas astreints aux mêmes obligations que les trains ordinaires transportant des voyageurs. Ils sont dispensés de transporter les bagages, les chiens,

(1) Modifiée par le décret du 1^{er} mars 1901.

les articles de messageries, les cercueils, la poste, les animaux, etc., et de contenir des compartiments de dames seules. Ils peuvent ne comporter que des voitures de 2^e et de 3^e classe. Leur composition peut être limitée à deux voitures.

Le voyageur avec bagages à la main peut prendre un train-tramway, mais il ne peut faire enregistrer des colis pour ce train. La Compagnie n'est pas tenue de faire l'enregistrement des colis pour un train suivant.

Les arrêts établis pour ces trains étant souvent très rapprochés les uns des autres, le minimum de 6 kilomètres pour la perception des billets est abaissé à 3 kilomètres pour les billets ordinaires (simples ou d'aller et retour) sans bagages et sans chiens.

Les trains légers et les trains-tramways ne comportant qu'un nombre limité de places, les voyageurs qui ne pourraient, faute de place, être admis dans ces trains auront droit au remboursement du prix perçu ou seront autorisés à prendre le premier train léger, tramway ou ordinaire, faisant arrêt à leur destination.

Les trains de voyageurs ne doivent être remorqués que par une seule machine; sauf le cas où une machine de renfort (double traction) deviendrait nécessaire, soit par la montée d'une rampe, soit par suite d'une affluence exceptionnelle de voyageurs, de l'état de l'atmosphère ou d'un accident. Toutefois, on ne peut atteler plus de deux machines à un train de voyageurs en service régulier. Exception est faite pour le cas où un train, ainsi attelé, aurait besoin d'un secours.

Les locomotives doivent toujours être placées en tête des trains. Lorsqu'une machine de renfort est nécessaire, elle peut, dans ce cas seulement, être placée en queue du train.

Il doit toujours y avoir, en tête de chaque train (excepté pour les trains légers), entre le tender et la première voiture contenant des voyageurs, autant de fourgons ou de voitures ne portant pas de voyageurs qu'il y a de locomotives en feu, attelées en tête du train. Ces véhicules ainsi placés dans l'intérêt de la sécurité sont appelés « voitures de choc ». Toutefois, lorsque, par suite de circonstances imprévues, il devient nécessaire, dans le cours du trajet, d'atteler une machine de renfort, l'addition d'un fourgon ou d'une voiture ne portant pas de voyageurs n'est pas obligatoire.

Tout train ordinaire de voyageurs doit être accompagné :

1^o D'un mécanicien et d'un chauffeur par machine, ce dernier doit être capable d'arrêter la machine en cas de besoin;

2^o Du nombre de conducteurs gardes-freins déterminé pour chaque ligne par le Ministre des Travaux publics, suivant les déclivités et le nombre de voitures;

3^o D'un chef de train ou d'un conducteur gardes-freins en remplissant les fonctions.

Sur la dernière voiture de chaque train ou sur l'une des voitures placées à l'arrière, il doit toujours y avoir un frein.

Les conducteurs et gardes-freins ne doivent admettre aucune personne étrangère au service dans leurs fourgons.

Places de luxe. — Outre les voitures de 1^{re}, 2^e et 3^e classes, les Compagnies peuvent, aux termes de l'article 43 du cahier des charges, mettre à la disposition du public des voitures et des places dites « de luxe », wagons-salons; wagons-lits, coupés-lits, lits-toilette, fauteuils-lits, etc., pour lesquelles il n'existe pas de prescriptions réglementaires.

Les places de luxe qui doivent être généralement demandées à l'avance ne sont pas comprises dans les compartiments que les Compagnies doivent mettre obligatoirement à la disposition des voyageurs. Elles peuvent être demandées en route aussi bien qu'aux points de départ des trains, mais les voyageurs ne peuvent en exiger si le train n'en contient pas; or si les voitures qui s'y trouvent ne présentent plus de places disponibles.

La nature et le tarif des places de luxe varient suivant les Compagnies.

Le supplément de prix pour les places de luxe est intégralement exigible des abonnés, des personnes voyageant à prix réduits ou avec billets d'aller et retour et des militaires et marins. Les porteurs des permis de circulation ne sont pas admis, en principe, même avec supplément, dans les places de luxe.

Wagons-Restaurants. — Les cahiers des charges, les tarifs généraux et spéciaux et les ordres de service concernant l'exploitation des chemins de fer ont force légale lorsqu'ils ont reçu l'approbation ministérielle; et l'infraction à leurs dispositions rend ceux qui la commettent passibles des pénalités édictées par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845. — Il en est ainsi spécialement en cas de contravention à un ordre de service qui, sur le parcours de certains trains, limite la durée du séjour dans les wagons-restaurants des voyageurs de 2^e classe (Paris: 15 mai 1900).

V. — Dans le train.

Droit de place. — Tout voyageur a le droit d'obtenir une place de la classe indiquée sur son billet: (Art. 17 de l'ordonnance de 1846.) (Décret du 1^{er} mars 1901.)

Les Compagnies sont tenues de placer les voyageurs dans le train pour lequel elles ont délivré des billets.

Sauf cas de force majeure, elles doivent organiser des trains supplémentaires.

Sous peine de contravention, le voyageur doit se placer dans une voiture de la classe indiquée sur son billet de place.

Commet une contravention à un règlement régulièrement approuvé par le Ministre des Travaux publics le voyageur qui, muni d'un billet de 2^e classe, prend place dans un wagon de cette catégorie, alors que, pour le parcours qu'il effectue il est tenu, aux termes du tableau de la marche des trains, de payer le prix de 1^{re} classe. (Cambrai, corr. 7 juin 1899. — Lyon, Corr. 27 novembre 1899.)

Interdictions. — En vertu de l'article 63 de l'ordonnance du 13 novembre 1846 (Décret du 1^{er} mars 1901), il est interdit aux voyageurs :

1^o De monter dans un train sans avoir pris de billet ou de rester dans un compartiment au delà de la station pour laquelle le billet avait été pris;

2^o De se placer dans une voiture d'une classe supérieure à celle que porte le billet; mais généralement lorsqu'un voyageur monte dans une voiture d'une classe supérieure à celle indiquée sur son billet, les Compagnies lui font simplement payer le montant de la différence de classe, du point de départ indiqué par son billet jusqu'à destination. S'il désire se déclasser en route, il doit en avertir le conducteur;

3^o D'entrer dans les voitures ou d'en sortir autrement que sur le quai, par la portière qui fait face au côté intérieur de la ligne du chemin de fer;

4° De passer d'une voiture dans une autre, de se pencher en dehors, de sortir des voitures avant l'arrêt complet du train. Mais cette défense ne semble pas devoir, en jurisprudence et en doctrine, s'appliquer au fait d'un voyageur qui monte dans une voiture d'un train déjà en marche. (*Metz*, 25 janvier 1864. S. 64.2.70. — *Cass.* 31 mars 1864. S. 64.1.340. — *Pau*, 14 janvier 1869. S. 69.2.102. — *Nancy*, 4 août 1887.)

Car si l'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 (*Décret du 1^{er} mars 1901*) interdit aux voyageurs de sortir des voitures quand le train n'est pas arrêté, il n'existe aucune disposition prohibant le fait de monter soit dans une voiture soit sur le marchepied d'une voiture quand le train est en mouvement et malgré le danger qu'il peut faire courir pour la sécurité des voyageurs; un fait de cette nature, il échappe à toute répression. (*Paris*, *Corr.* 30 juin 1897.)

5° De se servir sans motif plausible du signal d'alarme mis à la disposition des voyageurs pour faire appel aux agents de la Compagnie.

Le signal d'alarme est mis à la disposition des voyageurs pour faire appel aux agents de la Compagnie dans le cas d'un danger quelconque; il appartient aux tribunaux d'apprécier si le voyageur avait ou non un motif plausible de faire fonctionner le signal d'alarme. (*Orthès*, *Corr.* 30 octobre 1894. — *Cass.* 17 mai 1889. — *Marseille Corr.* 12 mai 1897.)

Ne constitue pas une contravention le fait d'un voyageur qui, pris d'un malaise subit et de vomissements occasionnés par la trépidation excessive du train et les craintes sérieuses qu'il a éprouvées pour sa sécurité a fait manœuvrer le signal d'alarme. (*Bayonne*, *Corr.* 21 avril 1902.)

Il a été jugé qu'un besoin intestinal urgent ne constitue pas un motif plausible de manœuvrer le signal d'alarme, l'interprétation contraire étant de nature à entraîner les plus graves abus. (*Paris*, 26 janvier 1905 — *Corr.* 1^{er} mars 1905 — *CONTRA Versailles*, *Corr.* 29 octobre 1904.)

Ne peut être considéré comme ayant fait usage du signal d'alarme sans motif plausible le voyageur qui a éprouvé une émotion vive tenant à ce que des individus ont injurié les personnes qui se trouvaient avec lui, l'ont menacé lui-même et ont fait mine de sauter du compartiment voisin dans le sien. La Compagnie ne peut exiger du voyageur une preuve rigoureuse de la légitimité de ses émotions ou de ses craintes. Et il suffit que les allégations du voyageur contre lequel la loi n'établit aucune présomption de malice soient rendues vraisemblables par la déposition de l'agent verbalisateur. (*Riom*, 28 mai 1902.)

6° De fumer dans les voitures et dans les gares. Il est fait exception pour les compartiments qui portent la plaque indicative « Fumeurs ». Dans les autres compartiments, on ne peut fumer qu'en vertu d'une tolérance subordonnée expressément au consentement préalable de toutes les personnes présentes. Un voyageur qui persisterait à fumer malgré l'opposition de ses compagnons de voyage serait considéré comme en contravention, et il y aurait lieu de lui faire dresser procès-verbal par un commissaire de surveillance administrative ou un fonctionnaire ayant qualité pour verbaliser.

L'entrée des voitures est interdite :

1° A toute personne en état d'ivresse;

2° A tous individus porteurs d'armes à feu chargées;

3° A tous individus porteurs de paquets qui, par

leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les autres voyageurs.

Compartiments réservés :

Dames seules. — A tous les trains et dans chaque classe de voitures, un compartiment est réservé aux dames voyageant seules. (*Circ. min.* du 1^{er} février 1864.)

L'accès de ce compartiment est interdit aux enfants du sexe masculin âgés de plus de sept ans.

Fumeurs. — Un autre compartiment est également réservé aux fumeurs. (*Arr. min.* du 1^{er} mars 1861.)

Toutefois, ces compartiments « dames seules » et « fumeurs » ne sont pas obligatoires dans les trains légers et trains-tramways circulant sur certaines petites lignes.

Compartiments loués. — Commet une contravention à l'arrêt ministériel du 31 mars 1861 celui qui se place, sans y avoir droit, dans un compartiment réservé ou loué.

Toutefois, les employés d'une Compagnie ne sauraient apposer arbitrairement la mention « loué » sur des compartiments qui ne le sont pas réellement.

En conséquence, il ne saurait y avoir de contravention dans le fait, par un voyageur, d'entrer malgré les observations des agents de la Compagnie, dans un compartiment portant la mention « loué » si le compartiment ne l'était pas réellement. (*Paris*, 29 avril 1896. S. 96.2.196.)

Caractère de lieu public des wagons.

L'intérieur d'un wagon est considéré comme lieu public, même quand il ne s'y trouve qu'une seule personne; mais, dans un compartiment loué, dans un coupé-lit ou dans un sleeping-car, le voyageur a le droit de se considérer comme dans son appartement, à la condition de tenir les stores soigneusement baissés, de telle sorte que les regards du public ne puissent pas plonger dans son compartiment. (*Cass.* 19 août 1869.)

En effet, dans ce cas, la condition de publicité exigée par l'article 330 du Code pénal n'existant pas, cet article ne serait pas applicable.

Places marquées. — Une fois que le voyageur a choisi sa place, celle-ci lui est louée et c'est comme locataire qu'il l'occupe; il a donc, dès lors, un droit exclusif sur cette place. Si, pour une cause quelconque, il vient à descendre de voiture et n'abandonne que momentanément sa place, il peut y laisser un objet quelconque pour indiquer que cette place n'a pas été définitivement quittée par lui.

Se rend passible d'une contravention le voyageur qui prend dans un compartiment une place déjà régulièrement retenue par un autre voyageur. (*Béthune*, *Comm.* 18^e octobre 1900. — *Dunkerque*, *Corr.* 6 décembre 1902.)

Un voyageur seul ne peut retenir qu'une seule place, à moins qu'il ne puisse justifier que le nombre de places qu'il entend réserver est égal au nombre de billets qu'il a pris et qu'il peut représenter.

Les agents de la Compagnie sont tenus de faire respecter ce droit et tout voyageur qui viendrait à prendre une place ainsi marquée devrait la rendre au propriétaire de l'objet laissé. L'usage a admis qu'un journal suffisait pour marquer une place mais cela ne constitue pas toujours une marque suffisante; beaucoup de voyageurs abandonnant souvent leurs journaux sur les banquettes à leur descente définitive de voiture; il est donc préférable de laisser un autre objet à la place que l'on veut indiquer comme retenue.

Avoir bien soin, quand on descend en route, soit pour les formalités de douane, soit pour tout autre cause, de prendre le numéro de sa voiture, afin de pouvoir facilement retrouver sa place.

Défaut de place. — Dans le cas où le voyageur ne peut trouver de place dans les voitures de la classe portée sur son billet, il doit en informer les agents du train, lesquels sont tenus de lui indiquer une place. (*Bourg, 12 janvier 1882. G. 82. 1. 342.*) S'il se trouve placé provisoirement dans une voiture d'une classe supérieure à celle indiquée sur le billet dont il est porteur, il doit descendre à première réquisition des agents du train pour reprendre la place à laquelle il a droit.

Néanmoins, le voyageur autorisé, sans aucune réserve, par un préposé de la Compagnie, à monter, par suite du manque de place, dans un wagon d'une classe supérieure à celle de son billet est en droit d'occuper cette place jusqu'à son arrivée à destination, sans qu'on puisse le faire descendre, et, par suite, il ne commet aucune contravention s'il refuse de changer de compartiment en cours de route (*Boulogne-sur-Mer. Corr. 12 janvier 1898*).

Les règlements interdisent formellement aux Compagnies de laisser introduire dans les wagons un nombre de voyageurs supérieur à celui fixé et l'affluence des voyageurs, quelle qu'en soit la cause, ne saurait constituer un cas de force majeure autorisant la Compagnie à transgresser ces règlements. Le voyageur dont la place a été en partie occupée par d'autres personnes montées en surnombre a droit à des dommages-intérêts et la Compagnie qui a pris l'engagement de le transporter à destination dans des conditions déterminées ne saurait utilement invoquer, pour faire échouer l'action par lui intentée, l'absence de toute réclamation en cours de trajet (*Paris. Comm. 10 octobre 1903*).

Lorsqu'à défaut de place dans les voitures auxquelles le voyageur a droit, ce dernier consent à monter dans une voiture d'une classe inférieure, il doit en faire faire la constatation par les agents du train et peut ensuite demander aux Compagnies le remboursement de la différence du prix entre les deux classes.

D'autre part, il a été jugé que le fait, par la Compagnie, d'introduire dans un compartiment de 2^e classe, contre le gré des voyageurs qui s'y trouvent, d'autres voyageurs porteurs de billets de 3^e cl., peut donner lieu à des dommages-intérêts représentant, tout au moins, pour les voyageurs de 2^e classe, la privation des avantages des voitures de cette catégorie dont ils n'ont bénéficié qu'imparfaitement (*Colmar, Corr. 23 juin 1847. — Colmar, 23 février 1848. — Grenoble, 2 avril 1870. — Villers-Cotterets, J. de Paix, 5 novembre 1896.*) *Contra: Eu, J. de Paix, 1^{er} septembre 1899.*

Toutefois un règlement d'exploitation de la Compagnie P.-L.-M. (article 372) du 1^{er} août 1896, homologué et approuvé par décision ministérielle du 22 janvier 1897, autorise ladite Compagnie à faire monter en 2^e classe les voyageurs munis de billets de 3^e classe, lorsque, par suite d'une affluence imprévue à une gare intermédiaire, ceux-ci ne trouvent pas de place dans les voitures de leur classe. Dès lors, en opérant ainsi le déclassement des billets de voyage, la Compagnie, autorisée dans cet agissement par un arrêté ministériel, ne commet aucune faute et par suite les voyageurs munis exactement de billets de 2^e classe ne peuvent régulièrement introduire à raison de ce fait une action en responsabilité contre la Compagnie, puisque l'un des éléments essentiels pour constituer cette responsabilité (la

faute) est absent en l'espèce (*Saint-Étienne. Comm. 26 avril 1901*).

Dans le cas où, par faute de la Compagnie, le voyageur ne peut trouver de place ni dans le train pour lequel il a pris son billet, ni dans les voitures de la classe à laquelle il a droit, il peut légalement se faire transporter aux frais de la Compagnie. (*Paris. Com. 12 octobre 1853.*)

Il n'en serait, naturellement, pas de même s'il s'agissait d'un train de plaisir, et la Compagnie qui a organisé un train de plaisir dans lequel le nombre de places était limité n'encourt aucune responsabilité vis-à-vis des voyageurs auxquels elle n'aurait pas pu délivrer des billets pour ce train et qui auraient été obligés de prendre un train ordinaire à plein tarif. — Peu importe que le prix des billets demandés pour le train de plaisir ait été consigné à la Compagnie (*Laon, Civil, 17 novembre 1896*). — Dans le même sens, au sujet des trains spéciaux (*Paris, Com. 11 mars 1897*).

Le voyageur a le droit de faire toute sa route dans les voitures de la classe indiquée sur son billet. Sous prétexte de manque de place, la Compagnie ne peut, pendant le trajet, déplacer ce voyageur dans une voiture d'une classe inférieure. (*Cass. 22 avril 1854*) Si, faute de place dans le même compartiment, une famille est obligée de se diviser dans plusieurs compartiments différents, la Compagnie ne saurait être rendue responsable des inconvénients de cette séparation, elle n'est obligée que de fournir des places. (*Paris, simple police, 20 octobre 1856; — Amiens, J. de Paix, 24 mai 1877.*)

Glaces brisées. — Si, en montant dans un compartiment inoccupé, on remarque des dégradations, bris de glaces ou d'appareils d'éclairage, coussins tachés ou déchirés, courroies coupées ou arrachées, etc., on fera bien de le faire constater par les agents du train pour ne pas être exposé à en être rendu responsable dans le cas où elles n'auraient pas encore été remarquées par eux.

Les prix à payer pour bris de glaces dans les voitures sont ordinairement les suivants :

Portières : 1^{re} classe 2 fr. 30 ; 2^e et 3^e classe 1 fr. 10
Glaces de côté : — 1 fr. 40 ; — 0 fr. 90

Généralement les Compagnies n'exigent pas le paiement d'une glace mobile cassée, lorsqu'il est établi que le bris s'est produit par un défaut dans le fonctionnement.

Couvertures, oreillers. — Dans un certain nombre de gares, il est mis des couvertures et des oreillers à la disposition des voyageurs, pour les commodités du voyage. Le prix de location de chaque article est de 1 franc. Ces objets sont laissés dans le filet du compartiment au terme du voyage.

Buffets, buvettes. — Dans les gares de certaine importance, il est installé des buffets où les voyageurs peuvent prendre leurs repas ; des tableaux, bien en vue, doivent indiquer les prix de tout ce qui peut y être consommé. Il en est de même pour les buvettes.

Le prix des repas, dans les buffets, est généralement de 3 francs pour le déjeuner et de 3 fr. 50 pour le dîner. Des repas à 1 fr. 50 sont également servis, ils sont ainsi composés : un plat de viande, un plat de légumes, un carafon de vin, un dessert et pain à discrétion.

Les agents préposés à l'appel des voyageurs dans les salles d'attente et sur les quais doivent également faire l'annonce des trains dans les buffets quelques instants avant le départ.

Par suite, la Compagnie doit des dommages-intérêts au voyageur qui, faute d'avoir été prévenu, a manqué le train et, de ce fait, a éprouvé un préjudice (*Beaune. Comm. 21 avril 1903* — Voir néanmoins en SENS CONTRAIRE : *Lyon. Comm. 5 juin 1900* — *Céret. Civil. 16 mai 1905*).

Lorsqu'un train se trouve en retard sur son heure réglementaire, les chefs de gare du parcours sont autorisés à diminuer son stationnement normal dans les limites du possible, afin de regagner du temps ; mais il est interdit d'opérer ainsi dans une gare où ce train a un arrêt prévu au tableau de la marche des trains, pour permettre aux voyageurs de déjeuner ou de diner. Quel que soit le retard éprouvé, le temps alloué pour les repas doit être intégralement maintenu, sauf le cas où aucun voyageur ne se rendrait au buffet.

Il a même été jugé que les arrêts dans les gares sont, comme longueur de temps, obligatoires dans toute leur étendue, aussi bien pour les Compagnies que pour les voyageurs, et il n'est pas plus loisible aux Compagnies de les diminuer que de les augmenter. Dès lors, ces arrêts doivent profiter aux voyageurs toutes les fois que les conditions particulières de leur déplacement permettent à ceux-ci de les utiliser, et si, par un retard à l'arrivée dans une gare, un voyageur a été privé d'une partie du temps d'arrêt sur lequel il était en droit de compter, il peut réclamer des dommages-intérêts à la Compagnie, alors qu'il est résulté de cette faute un préjudice à son encontre (*Saint-Étienne. Comm. 19 novembre 1898*).

Paniers. — La plupart des buffets fournissent aux voyageurs qui en font la demande, des paniers garnis contenant des aliments destinés à être emportés dans les compartiments.

Ces paniers sont remis aux voyageurs contre le paiement du prix du repas qui est ordinairement de 3 fr. 50. Ils se composent de deux plats de viande, légumes, dessert, demi-bouteille de vin, pain, sel, etc.

Le repas terminé, les paniers sont laissés dans le filet du compartiment ou remis aux agents du train.

Train manqué. — Un voyageur qui a manqué le train pour lequel il a pris un billet peut exiger le remboursement du prix de sa place si le fait provient de la faute de la Compagnie, tel, par exemple, que le défaut d'avertissement dans les salles d'attente ; il pourrait même, dans certains cas, et en justifiant d'un préjudice, réclamer des dommages-intérêts ; mais si le train est manqué par la faute du voyageur ou par suite d'une circonstance indépendante de sa volonté, mais à laquelle la Compagnie est étrangère, cette dernière n'est pas obligée au remboursement. Toutefois, les chefs de gare accordent ce remboursement lorsqu'il leur est demandé comme une mesure gracieuse.

Un voyageur qu'une indisposition subite ou tout autre cas de force majeure obligerait à ajourner son voyage doit le faire constater par la Compagnie en représentant son billet de place non utilisé. S'il est malade, il produira un certificat de médecin à l'appui de sa demande de remboursement, lequel ne lui est, dans tous les cas, accordé qu'à titre gracieux et sur demande écrite.

Il pourra encore se présenter au guichet de distribution, afin d'essayer d'obtenir que le buraliste cède ledit billet à un autre voyageur. — Même conseil pour le voyageur ayant pris son billet en double. En cas de refus de l'employé, voir le chef de gare, qui indiquera la marche à suivre pour obtenir le remboursement.

Les voyageurs oubliés dans une salle d'attente au moment du passage du train devront être transportés par la Compagnie par le train le plus prochain quittant la station, quelles que soient la composition de ce train et la classe de voitures qu'il contient.

Si un voyageur, descendu momentanément de voiture à une station du parcours, ne peut remonter parce que le train n'est pas resté en gare le temps indiqué pour l'arrêt, la Compagnie est responsable envers ce voyageur.

Lorsqu'un chef de train fait descendre, sans motifs légitimes, un voyageur de son wagon et l'abandonne sur la voie, il doit à ce voyageur la réparation du préjudice qu'il lui a causé, et, dans ce cas, la Compagnie est civilement responsable des dommages-intérêts accordés par le tribunal.

Retards. — Les Compagnies de chemins de fer doivent se conformer aux horaires adoptés pour la marche des trains et sont responsables du préjudice causé aux voyageurs par le retard dans l'arrivée au point de destination (*Lyon. Comm. 31 mars 1899*).

Les retards dans l'arrivée des trains ne donnent lieu à une indemnité au profit de celui qui les a subis qu'autant que ces retards lui ont causé un préjudice (*Caen, 28 février 1900* — *Bayeux. Comm. 18 juin 1900* — *Saint-Etienne. Comm. 26 avril 1901* — *Bernay. Comm. 10 mai 1901* — *Rouen. Civil 4 juillet 1901*).

Les « Livrets Chaux » sont des publications privées et une Compagnie ne saurait, en conséquence, être rendue responsable des erreurs relevées par un voyageur dans un de ces livrets (*Caen, 28 février 1900*).

Les Compagnies ne sont pas responsables du retard arrivé par cas de force majeure. Elles ne sont pas tenues dans ce cas de mettre un train spécial et supplémentaire à la disposition des voyageurs qui attendent. (*Cass. 10 février 1868. S. 68.1.127.* — *Versailles. Comm. 17 janvier 1900.*)

Ni de transmettre les dépêches des voyageurs qui voudraient aviser leurs familles du retard du train (*Cass. 16 mars 1880*).

Mais elles seraient en faute et devraient réparer le préjudice si, connaissant le retard, elles avaient, sans les prévenir, délivré des billets aux voyageurs. (*Cass. 26 juin 1872. S.72.1.302.*)

Le voyageur qui prend un train ayant déjà éprouvé un retard est mal fondé à se plaindre, à l'arrivée à destination du retard à peu près égal qu'il avait pu prévoir au moment de la formation du contrat (*Amiens. Comm. 16 février 1904*).

Les Compagnies répondent de tout retard imputable à leur négligence : ainsi, par exemple, à l'échauffement d'un essieu. (*Paris. Cam. 30 novembre 1865.* — *Nevers 1^{er} avril 1867.*) — (Contra : *Paris. Cam. 16 juillet 1870.*) — ou au bris d'une pièce du matériel. (*Paris. Cam. 30 octobre 1866.* — *Dijon 20 novembre 1866.* — *Paris 27 novembre 1866. S.67.2.320.*) *Nantes. Comm. 31 décembre 1902* — *Condé-sur-Noireau. Comm. 16 août 1904* — ou au déraillement en gare de plusieurs voitures causé par le refoulement brusque du train (*Seine. Comm. 26 septembre 1899*). — ou à l'avarie survenue au régulateur de la machine (*Saint-Etienne. Comm. 3 mai 1901*).

Elles sont responsables du retard si elles ont transformé un train de voyageurs en train mixte de voyageurs et de marchandises (*Cass. 28 mars 1870.* — *S. 70.1.308.*) — ou si elles ont joint un train omnibus

à un train express. (Paris. Com. 15 mars 1867. — Paris 7 mars 1868.)

Pour qu'une avarie survenue au matériel d'exploitation d'une Compagnie puisse constituer un cas de force majeure, supprimant toute responsabilité à raison du retard, il faut que la construction du matériel ait été faite selon les règles de l'art, qu'elle ait été entretenue en bon état et qu'il n'y ait pas possibilité de déterminer les causes de l'accident. (Lyon. Comm. 27 mars 1901 — Marseille. Comm. 18 octobre 1901.)

La compagnie qui modifie en cours de route et hors le cas de force majeure l'itinéraire spécifié sur le billet remis au voyageur est responsable vis-à-vis de ce dernier du retard en résultant et du préjudice subi. (Paris. Paix. 21 novembre 1900.)

Pour que l'affluence des voyageurs constitue un cas de force majeure pouvant justifier un retard dans l'arrivée des trains il faut que cette affluence n'ait pas pu être prévue par la Compagnie ou qu'elle soit due à des circonstances exceptionnelles. (Paris. Paix. 21 octobre 1898 — 6 octobre 1899 — Loi 20 octobre 1899.)

Le voyageur porteur d'une carte de circulation à demi-place, qui lui a été délivrée moyennant sa renonciation à une indemnité pour cause de retard, n'est pas fondé à réclamer des dommages-intérêts dans le cas où cette éventualité se produit. (Paris Comm. 20 février 1901. — Argentan Comm. 20 novembre 1901. — Paris Civil, 10 février 1902.)

Il s'agit ici de la carte de circulation à demi-place délivrée par les C^{ies}. en vertu du tarif spécial commun G.V. n° 101 (Voir page 1104) homologué par le ministre des Travaux Publics. Le voyageur ayant pris l'engagement de n'exercer aucune action pour cause de retard, ne saurait donc être fondé, le cas échéant, à réclamer des dommages-intérêts.

Une compagnie de tramways bien que n'ayant pas des horaires homologués, comme les Compagnies de chemins de fer, est cependant tenue d'effectuer le départ des tramways aux heures annoncées dans les bureaux. Tout retard injustifié expose la Compagnie à des dommages-intérêts au profit des voyageurs. (Paris. Paix. 31 janvier 1900.)

L'art. 108 C. Com. édictant une prescription d'un an en ce qui concerne les actions pour avaries, pertes ou retards se rapporte au transport des choses et non à celui des personnes. L'action en dommages-intérêts exercée par un voyageur pour cause de retard n'est réglée que par le droit commun et ne se prescrit que par 30 ans. — En tous cas la prescription est interrompue aux termes de l'art. 2248 C. Com. par la reconnaissance que le débiteur fait du droit de celui contre lequel il prescrirait. Dès lors, l'offre faite par une Compagnie à un voyageur qui l'actionne en paiement d'indemnité pour retard, si minime soit-elle, implique l'aveu par la Compagnie qu'une indemnité est due au voyageur et, interrompue, par conséquent, la prescription en cours, conformément à l'art. 2248 précité. (Saint-Etienne. Comm. 12 février 1903.)

Correspondance. — Si, par suite de retard dans la marche des trains, les voyageurs n'arrivent à une station qu'après le départ du train correspondant, la Compagnie est obligée de les expédier par le train le plus prochain quittant la station, quelles que soient la composition de ce train et la classe de voitures qu'il contient. (Circ. min. du 6 novembre 1858.)

Les mêmes mesures sont applicables au cas où, par suite d'irrégularité dans la marche des trains, les

voyageurs ont manqué la correspondance aux divers points d'intersection du réseau. (Circ. min. du 16 avril 1859.)

Il a même été jugé qu'une Compagnie de chemin de fer est responsable du fait d'avoir délivré un billet pour une station correspondante, lorsque le retard du train a fait manquer au voyageur la correspondance qui devait le conduire à destination, si elle ne justifie d'aucun cas de force majeure. (Paris. Com. 6 avril 1893. — Cass. 2 août 1905.)

Mais le voyageur qui, par suite du retard d'un train, n'a pu prendre le train correspondant, n'est pas fondé à réclamer des dommages-intérêts si la Compagnie a refusé un billet direct parce qu'elle ne garantissait pas la correspondance de ses trains; ou encore à raison d'un retard qui lui a fait manquer la correspondance alors que le train qu'il devait prendre était un train-tramway dit train léger, lequel, aux termes des tarifs dûment homologués, n'attend pas et n'est pas attendu, par suite, avec lequel la correspondance n'est pas garantie. (Lille, Corr. 5 avril 1896.)

Lorsque, suivant un ordre de service dûment homologué, les trains de voyageurs, marchandises marqués V. M. (voyageurs et marchandises) sur l'horaire, ne sont pas attendus en cas de retard, le voyageur qui manque sa correspondance n'a pas d'action en responsabilité contre la Compagnie. (Lyon. 6 mars 1899 — 10 juin 1901.)

Une compagnie ne saurait être rendue responsable d'une correspondance manquée par un voyageur, alors que ce dernier, ayant choisi l'itinéraire le plus long ne devait pas se trouver sur la ligne où il a manqué la correspondance — le prix du billet s'applique à l'itinéraire le plus court. (Mayence. Comm. 20 décembre 1904.)

Le voyageur qui, s'arrêtant à une gare intermédiaire, tandis que d'après son billet il devait effectuer le trajet directement par le train, correspondant immédiatement avec celui pris à la gare du départ, arrive le lendemain en retard, est mal fondé à se plaindre de ce retard, alors qu'il serait arrivé à destination dans les délais réglementaires, s'il ne s'était arrêté en cours de route. (Cass. 9 mars 1903.)

Les art. 237 et 248 du règlement général P.-L.-M. prescrivent d'organiser un train de remplacement destiné à assurer la rencontre des trains correspondants, lorsque le retard du train réglementaire compromet le service — La formation de ce train de remplacement dans une gare importante ne peut être portée « à la connaissance de chaque intéressé par un avis individuel. C'est donc au voyageur qu'il appartient de se renseigner en cas de retard. En conséquence, le voyageur négligent, qui n'a pas utilisé le train de remplacement qui se trouvait à sa disposition n'est pas fondé à exercer une action en responsabilité contre la Compagnie à raison du retard qu'il a subi en manquant la correspondance. (Lyon. Comm. 2 février 1905.)

Quand le voyageur qui a manqué la correspondance a subi un préjudice, il y a lieu pour la détermination de l'indemnité due, de tenir compte de toutes les circonstances qui ont fait entreprendre le voyage et cette indemnité doit varier d'importance suivant que le voyage entrepris l'a été pour satisfaire le caprice du voyageur ou son simple plaisir, pour remplir ses obligations et devoirs de famille ou pour vaquer aux affaires de son négoce. (Saint-Etienne. Comm. 10 mai 1899 — Seine Comm. 12 septembre 1900 — Loi 5 novembre 1900 — Saint-Etienne. Comm. 23 janvier 1901.)

Lorsqu'une Compagnie française délivre des billets directs pour l'étranger, elle est responsable des irrégularités survenues dans la marche des trains circulant hors de France. Elle est en conséquence astreinte, vis-à-vis des voyageurs, aux obligations ci-dessus énumérées. (*Paris. Com. 14 décembre 1858.*)

Il en est exactement de même quand une Compagnie française délivre des billets directs pour une station d'une autre Compagnie française correspondante. (*Paris. Com. 6 avril 1893. G. 93.1.127. — Paris. civil. 22 janvier 1885. G. 85.1. sup. 47.*)

La Compagnie qui se charge de transporter les voyageurs à l'étranger doit leur laisser le temps nécessaire pour remplir aux villes-frontières les formalités de douane.

Contrôle. — Les voyageurs sont obligés de présenter leurs billets de place à toute réquisition des agents de la Compagnie.

Le mot « présenter » entend une représentation effective, c'est-à-dire la remise même du billet pour permettre aux agents d'en contrôler la validité et au besoin de le poinçonner, conformément aux instructions qu'ils doivent exécuter. Le refus par un voyageur de montrer son billet à l'agent contrôleur qui se présente dans les compartiments pendant la marche du train, constitue une contravention aux lois et règlements sur la police des chemins de fer, alors même que ce voyageur a un billet régulier. (*Toulouse, 14 mai 1884; Pontoise corr. 6 octobre 1887; Soissons 26 octobre 1887. — De même pour les cartes d'abonnement. Douai 5 mai 1899.*)

Il en est de même si le voyageur alléguant qu'il a perdu son billet ne peut pas le représenter, sans pouvoir établir que cette perte est due à un cas de force majeure. (*Soissons Corr. 25 octobre 1887. G. 88. 1. sup. 41. — Les Andelys Corr. 15 septembre 1891. G. 91. 2. 357. — Cass. 13 janvier 1900.*)

Ne commet pas une contravention le voyageur qui, muni d'un billet, refuse de quitter sa place pour exhiber ledit billet au contrôleur posté hors du compartiment sur le marchepied du wagon. (*Tarbes. Corr. 5 juillet 1902.*)

Le billet, sans lequel il est interdit de pénétrer dans les voitures d'un train doit, s'entendre de toutes pièces émanant d'agents ayant qualité apparente pour les délivrer et justifiant de l'autorisation reçue par le voyageur d'entrer dans la voiture du train où il est trouvé. En conséquence, doit être relaxé de la poursuite sans dépens, le voyageur muni d'une autorisation, écrite par le chef de la gare du départ, lui permettant de se rendre à une autre station déterminée sans billet, à charge par lui de payer le prix de transport à l'arrivée, et le manquement à cette dernière obligation ne peut effacer l'autorisation qui lui a été donnée. (*Bordeaux. 7 janvier 1898.*)

Aucune prescription légale ou administrative n'impose aux Compagnies l'obligation, soit de marquer sur les billets qu'elles délivrent aux voyageurs le prix de la place, soit de mentionner au verso les conditions relatives à la durée de validité des billets *R.* Par suite, la destruction totale ou partielle de ces indications, résultant du poinçonnage opéré en vue du contrôle ne peut priver le voyageur d'aucune des garanties attachées à la possession du billet; le voyageur ne peut donc pas s'opposer à ce poinçonnage qu'aucune disposition de loi ni aucun règlement administratif ne prohibe. (*Seine. Civil. 26 juillet 1900.*)

Aucun règlement n'oblige les agents des chemins de fer à porter des gants dans leur service. (*Tou-*

louse, 14 mai 1884; Paris, Corr. 16 mars 1897. — Guéret, Corr. 6 septembre 1902.)

Le contrôle des billets dans les voitures de 1^{re} classe et dans les compartiments de dames seules est interdit en cours de route (*dépêche min. du 22 octobre 1863*); il doit se faire toujours pendant le stationnement des trains. La vérification des billets de 2^e et 3^e classe peut être faite entre deux stations en séjournant dans les voitures. Le séjour des contrôleurs est interdit dans les compartiments complets ou dans ceux où il n'y aurait que des dames.

Les contrôleurs doivent s'efforcer de ne jamais fatiguer les voyageurs par des demandes répétées et éviter, pendant la nuit (10 heures soir à 6 heures matin) de réveiller un voyageur pour lui demander son billet, à moins qu'il n'ait des raisons de croire que le voyageur n'est pas en règle.

Le voyageur sans billet doit payer intégralement le prix de la place qu'il occupe, depuis le point de départ du train, à moins qu'il ne puisse justifier qu'il est monté à l'une des stations intermédiaires, auquel cas il ne paie que depuis cette station.

Le voyageur porteur d'un billet périmé doit être réputé voyageant sans billet; ainsi il contrevient à l'ordonnance du 13 novembre 1846 (*Rodez. Corr. 4 juillet 1901.*)

Le contrôleur, informé par la production du billet de la fausse direction prise par un voyageur doit avertir ce dernier de son erreur même en l'absence de toute question posée par l'intéressé (*Bourg. Com. 24 février 1905.*)

Lorsqu'un voyageur se refuse ou se trouve dans l'impossibilité de payer la somme due à la Compagnie, soit pour le prix de la place qu'il occupe, soit à titre de supplément dans les différents cas prévus par les règlements, le contrôleur doit le faire descendre à la gare la plus voisine, après s'être assuré de l'identité du voyageur contre lequel il dressera procès-verbal.

Les contrôleurs ne peuvent pas autoriser un voyageur sans billet à continuer jusqu'au point extrême du train ou du voyage, car souvent la Compagnie se trouve dans l'impossibilité d'obtenir le paiement de ce qui lui est dû.

Le refus par un voyageur en tramway de présenter son billet aux agents de la Compagnie chargés du contrôle n'est pas réprimé par le décret du 6 août 1881; mais ce fait tombe sous le coup des art. 237 et 238 de l'ordonnance du préfet de police du 10 juillet 1900 en vertu desquels les voyageurs sont tenus de représenter les tickets qui leur sont délivrés à toute réquisition des agents de la Compagnie. En conséquence l'infraction commise à ces dispositions entraîne la sanction pénale prévue par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845. (*Paris. Corr. 10 novembre 1905. CONTRA: Oloron-Sainte-Marie: Corr. 5 février 1904.*)

Employés assermentés. — Il existe dans le personnel des Compagnies de chemins de fer une catégorie d'agents qui, étant assermentés, sont dépositaires de la force publique. Ils sont assimilés aux gardes champêtres et peuvent verbaliser sur tout le réseau du chemin de fer auquel ils sont attachés.

Les employés assermentés qui, conformément aux termes de l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845, ont été désignés par les Compagnies, agréés par l'Administration, ont prêté serment devant les tribunaux et ont reçu de la loi pouvoir de dresser procès-verbal sont considérés comme des agents de l'autorité ou de la force publique, ou comme des citoyens chargés d'un ministère de service public.

et protégés, comme tels, par l'article 224 du code pénal (1) (*Jurisprudence constante*).

Les employés non assermentés ne sont pas dépositaires de la force publique et sont dénués de toute autorité publique. Ils sont uniquement les délégués de ces Compagnies, lesquelles sont des sociétés purement privées ne possédant par elles-mêmes aucune délégation des pouvoirs publics et ne pouvant, dès lors, déléguer aucune parcelle d'autorité publique à leurs agents.

En conséquence, faute de s'être fait assermenter, l'employé de chemin de fer injurié par un voyageur ne peut invoquer l'article 224 du code pénal. Il peut seulement porter plainte pour injure personnelle, en vertu de la loi du 29 juillet 1881. (*Paris. Corr. 31 mars 1897. Cass. 24 janvier 1902*).

Les gardes-barrières assermentés des Compagnies de chemins de fer ne sont pas dépositaires de la force publique. (*Cass. 11 août 1905*).

Parcours supplémentaire, déclassement.

— Lorsqu'un voyageur veut aller au delà de la station pour laquelle il a pris son billet, il doit en prévenir le chef de train auquel il paye un supplément en échange duquel on lui délivre un bulletin détaché d'un carnet à souche contenant la désignation du parcours supplémentaire et portant le prix payé.

Si le voyageur veut monter dans une voiture d'une classe supérieure à celle portée sur son billet, il est astreint aux mêmes formalités et doit également payer un supplément.

Un voyageur porteur d'un billet à prix réduit ne peut continuer son voyage jusqu'à une destination plus éloignée qu'en offrant de payer le prix total du billet à plein tarif pour le trajet complet, sous déduction du montant du billet à prix réduit. (*Grenoble 12 mai 1866. S. 67.2.106.*)

Un voyageur porteur d'un billet d'aller et retour peut descendre à l'aller et au retour, sans supplément de prix, en deçà de la station indiquée sur son billet, même si le voyageur n'avait qu'un billet de deuxième ou de troisième classe et si la Compagnie ne délivrait que des billets de première classe pour la station à laquelle il veut s'arrêter. (*Angers 10 mars 1873. S. 74.2.4. — 4 arrêts.*)

Si, ayant égaré ou oublié son billet de place, il ne peut le représenter à la réquisition du contrôleur du train ou de l'agent placé à la sortie de la station, ou s'il ne prouve le fait de force majeure qui l'a mis dans l'impossibilité d'obtempérer à la réquisition de l'agent de la Compagnie, le voyageur doit acquitter le prix du parcours depuis le point de départ du train, à moins qu'il ne puisse justifier, à l'entière satisfaction de la Compagnie, du parcours réellement effectué. (*Cass. 12 avril 1889*).

Un abonné dont la qualité ne serait pas contestée, mais qui ne pourrait représenter sa carte, l'ayant oubliée, ne saurait être tenu au paiement du prix de sa place (*Paris Com. 24 mars 1870. S. 70.2.126.*)

Stations dépassées. — Lorsqu'un voyageur dépasse involontairement la station à laquelle il devait s'arrêter, la Compagnie est responsable à son égard, si les avertissements prescrits par les règlements n'ont pas été donnés.

(1) **Article 224 du Code pénal.** L'outrage fait par paroles, gestes ou menaces à tout officier ministériel ou agent dépositaire de la force publique et à tout citoyen chargé d'un ministère public, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, sera puni d'un emprisonnement de six jours à un mois et d'une amende de seize francs à deux cents francs ou à l'une de ces deux peines seulement.

Dans ce cas, elle est tenue de faire conduire le voyageur à destination.

Lorsque ces avertissements ont été donnés, le voyageur est passible des peines prévues par l'article 63 de l'ordonnance du 15 juillet 1845, même s'il n'a pas eu l'intention de frauder la Compagnie. (*Dijon, 5 mars 1857. S. 57.2.507. — Bordeaux, 27 juin 1862. S. 62.2.540. Toulouse, 9 juillet 1868. S. 69.2.12. — Angers, 4 juillet 1870. S. 70.1.416. — Amiens, 8 novembre 1877. S. 77.1.2.305. — Paris, 29 mai 1886. — Aix, 19 juin 1896. S. 96.2.240. — Paris, 22 novembre 1898.*)

Le fait qu'il s'était endormi en route ne peut constituer qu'une circonstance atténuante. (*Prades, Corr. 12 janvier 1888. G. 88.1.468.*)

Les Compagnies peuvent réclamer des dommages-intérêts aux voyageurs trouvés dans ces conditions alors même qu'ils s'offrent de payer leurs places. (*Paris, 20 mai 1882. G. 83.1.194.*)

Il est généralement décidé qu'il ne peut y avoir lieu dans ce cas à arrestation préventive.

Sécurité des voyageurs. — La sécurité des voyageurs est protégée par les lois et règlements ci-après : loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer ; ordonnance du 15 novembre 1846 (1), relative à la police, à la sûreté et à l'exploitation des chemins de fer ; les cahiers des charges des différentes Compagnies, les arrêtés ministériels et préfectoraux pris en exécution desdites lois et ordonnances.

Afin de pouvoir, en cas d'accident, porter immédiatement secours aux blessés, les Compagnies sont obligées d'entretenir les médicaments et moyens de secours nécessaires dans toutes les stations de quelque importance, notamment dans celles qui se trouvent éloignées de tout centre de population. Circulaire ministérielle du 31 décembre 1848, confirmant et développant l'ordonnance de la même année, article 75.)

Portières. — Aux termes des dispositions des articles 12 et 13 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et d'une décision ministérielle du 11 mai 1855, les portières des voitures servant au transport des voyageurs doivent être munies de loqueteaux placés extérieurement au bas des portières à 50 centimètres au plus en contre-bas des ouvertures de ces portières. Par suite, l'absence de ce loqueteau sur la porte ouvrant du wagon sur l'extérieur, alors que la serrure de cette porte n'est munie d'aucun autre dispositif de sûreté constitue une méconnaissance formelle des règlements et engage en cas d'accident survenu à un voyageur la responsabilité de la Compagnie ; toutefois, il y a lieu, dans la fixation de l'indemnité due à la victime de l'accident de tenir compte de l'imprudence de celle-ci. — *Jurisprudence constante.*

Néanmoins une Compagnie ne saurait être rendue responsable d'un accident dont un enfant aurait été victime, en cours de route, en tombant sur la voie, par cela seul que la portière était dépourvue de loqueteau de sûreté et s'ouvrirait facilement de l'intérieur. Le mode de fermeture dit autoclave étant approuvé par l'autorité administrative ne peut rendre la Compagnie responsable des accidents dus à l'usage maladroit que peuvent en faire les voyageurs, lorsqu'aucune faute n'est établie à la charge de l'agent chargé de la fermeture au départ (*Seine. Civil. 20 mars 1900. — Amiens, 21 janvier 1903. — Paris, 9 juillet 1902.*)

(1) Modifiée par le décret du 1^{er} mars 1901.

L'employé de chemin de fer chargé de fermer les portières qui ne prend pas toutes les précautions pour ne pas blesser les voyageurs commet une faute qui engage la responsabilité de la Compagnie. (*Seine, Civil. 19 avril 1902*).

L'installation d'une poignée autoclave ne dispense pas un conducteur de fermer la portière au loqueteau. La seule présence d'un loqueteau à l'extérieur est de nature à faire croire aux voyageurs qui s'installent dans un compartiment que la portière se trouve fermée à l'aide du loqueteau indépendamment de la poignée et à les induire en erreur en leur faisant négliger l'importance de la poignée autoclave. (*Seine, Civil. 18 novembre 1901*).

La brusque ouverture d'une portière en cours de route occasionnant la chute d'un voyageur sur la voie, constitue, à la charge de la Compagnie, une présomption de faute qui ne peut être contradite que par des présomptions plus fortes. (*Paris, 19 février 1902. — Mans, Comm. 25 août 1903. — Seine, Comm. 30 juillet 1904. — Béthune, Civil. 4 mai 1899. — Bordeaux, 12 janvier 1903*).

Une Compagnie ne saurait prétendre qu'il appartient aux voyageurs de vérifier eux-mêmes la fermeture des portières alors que rien à l'intérieur du wagon ne leur permet de se rendre compte que la fermeture a été effectuée. (*Bordeaux, 12 janvier 1903*).

En supposant que les employés de la Compagnie soient obligés de prévenir les voyageurs de la fermeture des portières, la Compagnie ne saurait être rendue responsable de l'accident arrivé à un voyageur qui a eu la main écrasée, s'il est constaté souverainement en fait que l'avertissement a été donné et que le contrôleur a ordonné à haute voix à un employé de descendre du marchepied, afin de permettre la fermeture des portières. (*Cass. 1^{er} mai 1899*).

Commets incontestablement une imprudence, le voyageur qui appuie son bras sur le montant de la portière d'une voiture et qui, dans cette position, est blessé par la portière ouverte d'une voiture d'un train venant en sens contraire. Mais en pareil cas la responsabilité de la Compagnie n'en demeure pas moins engagée par suite de la faute lourde commise par les employés qui ont négligé de fermer la portière cause de l'accident, alors surtout qu'il s'agissait d'un train inoccupé dirigé sur une voie de garage et qu'on ne peut prétexter que la portière, primitivement fermée, ait été ouverte en cours de route (*Lyon, Civil. 5 août 1899*).

Douane. — Déclarations, prohibitions. — La loi impose aux voyageurs qui arrivent en France l'obligation, sous peine de confiscation, d'amende et, dans certains cas d'emprisonnement, de déclarer exactement au Service des douanes et de soumettre à sa vérification les matières d'or et d'argent, les denrées coloniales, les tissus en pièces, les effets d'habillement et linges neufs, les boissons alcooliques et généralement tous articles non usagers qu'ils apportent de l'étranger tant sur leur personne que dans leurs bagages (malles, valises, caisses, etc.).

Sont prohibés à titre absolu et doivent, dès lors, même quand ils ont été déclarés avant la vérification, être réexportés ou abandonnés en douane : les allumettes, la poudre et les munitions chargées, les cartes à jouer, les contrefaçons en librairie, la monnaie de billon étrangère, les médicaments composés non dénommés au tarif, les écrits, estampes, gravures, etc., interdits par le gouvernement.

La prohibition, qui frappe également les tabacs, cigares et cigarettes, ne s'étend pas aux provisions

de route régulièrement déclarées; ces provisions peuvent, à titre exceptionnel, être admises au paiement des droits ci-après, applicables, en vertu d'une disposition spéciale de la loi, aux tabacs, cigares et cigarettes importés pour compte particulier : cigares et cigarettes 36 fr. le kilo ; tabac à fumer du Levant, 25 fr.; tabac à priser ou à mâcher, 15 fr.

Le public est, en outre, prévenu que le service des douanes reste complètement étranger au transport, à l'ouverture et à la fermeture des colis soumis à sa vérification. Toute rétribution et tous frais relatifs à ces opérations ne l'intéressent à aucun titre ; il perçoit uniquement les taxes dues au Trésor et dont il donne quittance sous son timbre spécial.

Voici, d'autre part, les recommandations que l'Administration des Douanes fait à ses agents :

Il est recommandé aux employés de la douane d'observer, dans leurs rapports avec le public, la plus parfaite courtoisie et d'éviter tout ce qui peut paraître vexatoire dans l'application de la loi et des règlements.

Les employés doivent adresser aux voyageurs les interpellations d'usage avec la plus stricte politesse. Après avoir demandé au voyageur s'il n'a rien à déclarer, l'employé préposé à la visite des bagages doit indiquer sommairement les principaux objets soumis aux droits (tabac, cigares, thé, chocolat, tissus ou vêtements neufs, etc.), et autant que possible lui expliquer qu'il se mettrait en contravention si sa déclaration était reconnue inexacte.

Les colis doivent être vérifiés avec précaution de manière à éviter que les investigations ne suscitent des observations basées sur un manque de discernement ou de soin.

Lorsque le service croit devoir saisir les objets non déclarés, cette mesure de répression peut et doit s'allier avec le maintien des formes les plus polies ; elles se justifient même d'autant mieux que toutes les convenances ont été plus étroitement gardées.

Octrois. — Les voyageurs ont, vis-à-vis des administrations d'octrois, les mêmes obligations que vis-à-vis de la douane, en ce qui concerne les objets et denrées soumis aux droits d'octroi des villes dans lesquelles ils arrivent.

Tout contribuable doit faciliter la visite de ses colis par les employés de l'octroi. Celui qui s'oppose à la visite ou vérification des voitures, caisses, ballots ou colis quelconques susceptibles de contenir des objets soumis aux droits est en contravention avec l'article 15 de la loi du 27 frimaire an VIII et encourt une amende de cinquante francs ;

Les colis présentés aux entrées de Paris, doivent être ouverts et fermés par les introducteurs ; il est formellement interdit aux employés d'y prendre part ; leur action doit se borner à la visite. (*Circulaires administratives des 12 février 1841, n° 416 et 16 mars 1860*).

VI. — Arrivée à destination.

En arrivant à destination, le voyageur est obligé de descendre de voiture sous peine de commettre une contravention.

Il remettra son billet de place aux agents de la Compagnie.

Billet égaré. — Tout voyageur qui ne peut rendre son billet doit payer, avant de sortir de la

station, le prix de la place qu'il a occupée depuis le point de départ du train ou de la dernière station où un contrôle général a été opéré, à moins qu'il ne puisse justifier de son point de départ, auquel cas il ne paie qu'à partir de ce point.

Un voyageur qui aurait perdu son billet, alors même qu'il pourrait justifier ce fait, n'en est pas moins tenu de payer à nouveau le prix de sa place, attendu que son billet a pu être utilisé par une autre personne, mais il faut, en ce cas, adresser à la Compagnie une demande en restitution. (*Nice, Civil, 5 juillet 1905.*)

Billet non timbré. — Le fait de voyager en chemin de fer, avec un billet non timbré par la gare de départ, constitue une infraction prévue et punie par l'article 58 du décret du 1^{er} mars 1901 et par l'article 21 de la loi du 13 juillet 1845 (*Paris, Corr. 25 janvier 1904.*)

Colis oubliés dans les trains. — Lorsque, après le départ du train d'où il est descendu, un voyageur s'aperçoit qu'il a oublié un ou plusieurs colis ou objets dans son compartiment, il doit le déclarer au chef de gare, en lui donnant les indications de nature à en faciliter la recherche.

Si la gare est ouverte à la télégraphie privée, le voyageur fera bien, également, d'avertir la prochaine station où les colis pourront être retirés et reexpédiés par le premier train. Ils sont ensuite renvoyés comme messageries ou colis postal à l'adresse indiquée par le réclamant.

Les colis ou objets divers oubliés par les voyageurs et non réclamés par eux sont déposés par les agents de la Compagnie aux « Objets trouvés », où leur propriétaire pourra les réclamer ou faire retirer en donnant le signalement des objets.

Les objets trouvés ne sont pas soumis au droit de magasinage, mais seulement à un droit de timbre de 0 fr. 40 pour le reçu.

Une Compagnie n'est pas responsable de la perte d'un objet dont elle n'a pris la charge ni comme bagage ni comme messagerie. Mais si la Compagnie a été avisée de cette perte par le voyageur et que l'objet ait été retrouvé, la Compagnie commet une faute engageant sa responsabilité en laissant procéder à la vente de cet objet par l'administration des domaines sans avoir averti le voyageur (*Bordeaux, Comm. 31 décembre 1902*) ou si, après l'avoir retrouvé, elle égare le même colis, par la faute de ses agents (*Saint-Etienne, Comm. 5 mai 1903.*)

Si, pour un motif quelconque un wagon doit être retiré du train en cours de route, la Compagnie, bien qu'elle n'ait pas pris en charge les colis laissés dans le wagon par les voyageurs, n'a pas qualité pour disposer autrement des places louées et faire déplacer les colis en l'absence et sans le consentement des voyageurs. La Compagnie est donc responsable de la perte d'un colis — en l'espèce un sac de voyage — qui a disparu au cours d'un transbordement opéré dans ces conditions (*Seine, Comm. 31 janvier 1904.* — *Lyon, Comm. 13 mai 1904.*)

Registre de réclamations et de plaintes.

— Conformément aux termes de l'article 76 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, il est tenu dans chaque gare ou station un registre coté et paraphé, à Paris par le Préfet de police, ailleurs par le Maire du lieu, lequel est destiné à recevoir les réclamations ou les plaintes que les voyageurs pourraient avoir à formuler soit contre la Compagnie, soit contre ses agents. Ce registre doit être donné à toute réquisition des voyageurs.

Retrait des bagages. — Lorsqu'un voyageur arrive à destination, la Compagnie est tenue de lui remettre, en échange de son bulletin, les bagages enregistrés.

Il remettra donc son bulletin de bagages aux employés, afin de pouvoir prendre possession des objets lui appartenant.

Si le voyageur a perdu son bulletin d'enregistrement, il devra prouver qu'il avait des bagages en prenant le billet de place qui doit porter le timbre « bagages. »

S'il a perdu à la fois son billet de place et son bulletin de bagages, le voyageur, s'il est connu, ou que des personnes déclarent le connaître et répondre de lui, obtiendra la remise de ses bagages contre un reçu motivé, en cas de refus ou de contestation, intenter une action à la Compagnie. Dans ce cas, l'exploitation des chemins de fer constituant une entreprise commerciale, toutes les preuves admises en cette matière peuvent être accueillies par le tribunal.

Lorsqu'un voyageur arrivant à destination ne peut, soit à cause de l'heure de son arrivée, soit pour toute autre cause, faire charger ses bagages sur une voiture de place ou sur un omnibus de chemin de fer, il a la faculté de laisser lesdits bagages en consignation à la gare d'arrivée moyennant un droit fixé d'avance par jour de dépôt. La mise en consigne sera constatée par un bulletin que le voyageur devra représenter en venant reprendre ses colis et acquitter le droit de garde qui est de 3 centimes par colis et par jour, avec minimum de perception de 10 centimes. (*Voir Consigne.*)

Enfin, en descendant de wagon, le voyageur doit sortir de la gare pour retenir soit un omnibus de famille, soit une voiture de place dont il gardera avec soin le numéro, puis il rentrera dans une salle d'attente où il restera jusqu'à ce qu'un employé de la gare vienne ouvrir les portes de la salle où sont déposés les bagages.

Après avoir reconnu ses bagages, le voyageur doit les faire visiter par un employé de l'octroi qui les marque ensuite d'un signe à la craie. Les provisions et objets soumis aux droits d'octroi devront être déclarés et la taxe payée au guichet d'octroi.

Le voyageur, une fois ces formalités terminées, fera transporter ses bagages, moyennant gratification, par un des facteurs de la Compagnie, jusqu'à la voiture qui doit le conduire à domicile.

Les Compagnies sont responsables des agissements des facteurs qu'elles emploient dans les gares; et cela même après l'achèvement du contrat de transport : spécialement quand il s'agit de porter les bagages des voyageurs arrivés, de la salle des bagages sur les voitures qui stationnent dans la cour de la gare. (*Marseille, Comm. 2 mai 1904.*)

A l'hôtel. — Il y a une très grande analogie entre la responsabilité des hôteliers et aubergistes et la responsabilité des Compagnies de chemins de fer ou des voituriers, en cas de perte ou d'avarie des objets qui leur sont confiés.

Le dépôt dans un hôtel est considéré comme dépôt nécessaire.

La responsabilité des hôteliers est délimitée par les articles 1949, 1952, 1953 et 1954 du Code civil et par la loi du 18 avril 1889 qui a modifié l'article 1953 du Code civil.

En cas de perte, la preuve par témoins est admissible, même au-dessus de 150 francs, sauf, cependant, la faculté d'appréciation laissée aux tribunaux qui tiennent compte des témoignages produits, suivant la qualité des personnes et les circonstances du fait.

Un filou, sans cela, pourrait fort bien faire entendre deux filous comme témoins et se faire ainsi payer la valeur de prétendus objets confiés à l'hôtelier ou à l'aubergiste.

Pour échapper à la responsabilité, l'aubergiste devrait prouver qu'il y a eu cas fortuit ou de force majeure. Il est tenu même d'une faute légère, la raison en est qu'il ne loge pas gratuitement les voyageurs.

Les aubergistes sont responsables, que le vol ait été fait, ou que le dommage ait été causé par les domestiques, ou les préposés de l'hôtellerie, ou par des étrangers allant et venant dans l'hôtellerie.

La responsabilité existe dès l'instant où les objets ont été déposés dans l'hôtel et dure tant qu'ils restent dans l'hôtel. Dès lors, si la perte des objets a lieu pendant le transport effectué même par les domestiques de l'hôtelier, de la voiture à l'hôtel ou de l'hôtel à la voiture et non pendant qu'il étaient dans l'hôtel, la responsabilité cesse.

Le mot « effets », qu'emploie la loi, comprend ce que le voyageur emporte avec lui, les marchandises, les animaux, les voitures et les marchandises placées dans le lieu ordinaire du stationnement.

Un avis affiché dans les chambres de l'hôtel indiquant les précautions à prendre et les conditions auxquelles l'hôtelier entend être responsable, ne saurait modifier la responsabilité.

Cette responsabilité — dans le cas où il n'y a pas eu de dépôt entre les mains de l'hôtelier, même quand il n'y a pas eu de déclaration de leur apport, — est limitée à 1,000 francs, d'après la loi du 18 avril 1889 pour les espèces monnayées et les valeurs ou titres au porteur de toute nature. La responsabilité reste donc entière pour les espèces monnayées, les valeurs ou titres au porteur déposés entre les mains de l'hôtelier, c'est-à-dire qu'en cas de perte il en doit la valeur intégrale.

Certains auteurs assimilent les restaurateurs, cafetiers-limonadiers aux hôteliers et aubergistes. — Il faut observer que la responsabilité de ces derniers étant très rigoureuse et de droit étroit, ne saurait être étendue, par analogie, à des cas non prévus par la loi. Or, la loi ne parle que des hôteliers et aubergistes. Il serait donc logique d'appliquer aux restaurateurs et cafetiers-limonadiers la responsabilité générale et de droit commun incombant à ceux qui, par négligence, imprévoyance, incurie ont causé un tort quelconque à autrui.

Par suite, la responsabilité devrait être la même, dans un café, en cas de vol d'un pardessus, soit que la personne eût accroché elle-même son pardessus ou l'eût fait accrocher par le garçon. Cette solution est combattue en jurisprudence par quelques décisions.

Dans tous les cas, la fixation des dommages-intérêts, pour les objets perdus, volés ou détériorés, est laissée à l'appréciation des juges qui ont tout pouvoir à cet effet.

Les contestations entre voyageurs et hôteliers relatives à la perte, au vol ou à l'avarie des effets sont soumises au juge de paix, en dernier ressort jusqu'à 1,000 francs et en premier ressort jusqu'à 1,500 francs. Au delà de cette somme elles doivent être portées devant le tribunal civil d'arrondissement. Le juge de paix ou tribunal compétent est celui du domicile du défendeur.

VII. — Responsabilités.

Retards, Avaries, Pertes. — Les Compagnies ayant le monopole du transport des voyageurs et des marchandises par chemin de fer ne

sauraient, sauf les cas de force majeure, refuser ou manquer d'assurer ce transport sans engager leur responsabilité et s'exposer à des dommages-intérêts. Elles sont responsables, en cas de retard, de perte ou d'avarie, des bagages, effets ou marchandises qui leur sont confiés. Cette responsabilité est délimitée par les articles 1782 à 1786 du Code civil et 96 à 102 et 103 à 108 du Code de commerce.

Le dépôt de bagages, effets ou marchandises fait à une Compagnie de chemins de fer ou à un voiturier est un dépôt nécessaire, par conséquent, ils sont responsables, même si le dommage ne provenait pas de leur fait ou du fait de leurs préposés, sauf toutefois, les cas de force majeure, cas fortuits ou vice de la chose.

La responsabilité commence à l'instant précis de la remise des bagages, effets ou marchandises. Il a même été jugé que la responsabilité existait dans le cas de disparition d'objets déposés par les voyageurs au bureau des bagages pendant le temps où ceux-ci vont au guichet se procurer les billets de place nécessaires à la formalité de l'enregistrement. (Macon 19 mai 1896).

Les bagages accompagnant un voyageur étant enregistrés sans indication du propriétaire ni de leur contenu et ce voyageur n'ayant pas la possibilité de déclarer préalablement à la remise de ses bagages à la Compagnie, sa qualité, le but commercial de son voyage et le contenu des colis dont il se fait suivre, la Compagnie, en cas de retard ou de perte desdits colis est responsable du dommage qui a pu en résulter sans qu'elle puisse invoquer les dispositions de l'article 1150 du Code Civil dont elle a exclu l'application dans l'intérêt de son service et de l'exploitation de son monopole.

Mais en pareille matière, comme en toute autre, les dommages-intérêts ne sont dus que dans les proportions du préjudice éprouvé et c'est au demandeur qu'incombe l'obligation de démontrer non seulement l'existence, mais encore l'étendue du préjudice.

(Saint-Etienne, Comm. 4 février 1897 — 24 décembre 1897. — Lyon, Comm. 18 février 1898. — Saint-Etienne, Comm. 22 mai 1903. — Seine, Comm. 17 mai 1902.)

En cas de perte, le remboursement intégral de la valeur de la chose est dû en principe; mais les Compagnies ont la faculté d'exiger du voyageur soit une déclaration, soit un prix supérieur pour le transport d'objets qui, par leur nature, réclament une surveillance et des précautions particulières.

De même qu'une Compagnie est responsable des irrégularités survenues dans la marche des trains circulant hors de son réseau, de même, elle est responsable en cas de perte ou d'avarie de bagages enregistrés par une Compagnie pour une gare située hors de son réseau. Le voyageur a le droit de s'adresser à la Compagnie dont dépend la gare d'arrivée, sauf à celle-ci à exercer son recours, s'il y a lieu, contre la première Compagnie ou les Compagnies intermédiaires.

Le transport de l'argent par chemin de fer étant soumis à des conditions énumérées au tarif général et notamment à une déclaration préalable, le voyageur qui a fait transporter de l'argent dans sa malle sans se conformer aux conditions des tarifs est non recevable à en demander le remboursement en cas de perte de la malle. (Lyon, Com. 21 janvier 1897.)

Cependant le remboursement de la valeur des objets et, notamment d'une somme d'argent contenue dans une malle qui avait été perdue, a été ordonné bien que le voyageur n'ait fait aucune déclaration à ce sujet et alors qu'il aurait pu parfaitement

conserver avec lui cet argent (*Cass.* 15 mars 1859). *Beaune, Comm.* 21 février 1905.

La responsabilité de la Compagnie est également engagée par la perte des objets d'une réelle valeur mis par le voyageur dans la malle qui l'accompagne, en l'espèce, d'un certain nombre de livres de commerce quittances ou factures dont la disparition peut lui causer un dommage important. C'est là une question de fait que le tribunal doit apprécier *ex æquo et bono* en tenant compte et des objets disparus et de la situation sociale du voyageur (*Seine, Civil.* 11 novembre 1901. — *Saint-Etienne, Comm.* 22 mai 1903. — *CONTRA* : *Nantes, Comm.* 21 février 1903).

Dans tous les cas le voyageur ou l'expéditeur devrait prouver et établir la valeur des objets perdus. Tous les moyens de preuves sont admissibles.

Le voyageur doit-il aussi établir la faute de la Compagnie? ou, au contraire, la faute de cette dernière étant présumée, est-ce à celle-ci à prouver l'existence d'un cas fortuit ou de force majeure? La question est très discutée en doctrine et en jurisprudence. — La Cour de cassation a décidé (10 novembre 1884) la présomption de la faute de la Compagnie pour la perte ou l'avarie des bagages.

— Dans le même sens, *Poitiers* 6 février 1888.

L'avarie ou la détérioration est facilement constatée; en tous cas, il suffit d'une expertise pour terminer le différend. — Mais il n'y a pas de responsabilité si l'avarie provient du fait du voyageur ou de l'expéditeur, ou de la nature de la chose transportée, défectuosité ou fragilité non signalée de l'emballage des objets.

Les Compagnies de chemins de fer peuvent difficilement nier l'apport des objets en raison du récépissé qu'elles délivrent; mais il n'en est pas de même pour les autres voituriers, pour les diligences par exemple. Si, dans ce cas, l'apport est nié, c'est au voyageur d'en justifier.

Dans une autre hypothèse, la responsabilité est-elle encourue en cas de perte des objets que les voyageurs sont dans l'habitude de conserver avec eux en chemin de fer? Il semble que les Compagnies ne puissent être responsables que des objets enregistrés, les seuls qui lui avaient été confiés, cependant la question est discutée. — Les Compagnies ne peuvent être responsables que s'il y a vol de la part de leurs employés.

Au sujet de la disparition des bagages déposés dans des compartiments de wagons-lits la question s'est posée de savoir si la case d'un wagon-lit avec tous les accessoires, lit, table, toilette, etc., doit être assimilée à une chambre d'hôtel ou à une simple banquette de wagon. Si, en d'autres termes, il y a dépôt nécessaire et si la Compagnie est responsable de la perte du colis, ou si elle ne peut être rendue responsable qu'en cas de faute de la part de ses employés. (*Nice, Civ.* 9 février 1892, et *Paris Civ.* 14 mai 1892, avec conclusions du ministère public, M. Pignon, substitut. G. 92.2.676.)

Ce dernier jugement a admis que la Compagnie des wagons-lits n'est ni un aubergiste, ni un hôtelier et a en conséquence repoussé la demande en paiement de la valeur des colis égarés, aucune faute n'ayant été relevée à l'encontre de ses agents.

Le voyageur qui, par suite d'une fausse destination donnée à ses bagages, ne peut les retirer à l'arrivée et se voit dans la nécessité d'acheter des vêtements et objets de toilette dont il a besoin pour assister à jour fixe à une cérémonie, — dans l'espèce un mariage, — est bien fondé à demander au transporteur la réparation du préjudice qu'il a subi. (*Lyon,*

14 mars 1895; *Paris*, 10 octobre 1895, *Bordeaux*, 5 août 1896; *Paris, Comm.* 11 mars 1897.)

La délivrance qui lui est faite de ses bagages tardivement retrouvés ne saurait faire disparaître le préjudice, ni le droit à une indemnité pour l'achat de nouveaux objets faisant double emploi avec ceux qui ont été retrouvés. (*Lyon, Com.* 26 septembre 1892. — *Seine, Comm.* 20 décembre 1899. — *Périgueux, Civil.* 7 novembre 1903. — *Céret, Civil.* 13 décembre 1904).

Lorsqu'un employé de chemins de fer a enregistré les bagages d'un voyageur pour une gare autre que celle mentionnée sur son billet, la Compagnie, responsable du retard occasionné, ne peut prétendre, pour s'exonérer, que le voyageur aurait dû vérifier l'enregistrement et rectifier l'erreur commise (*Bordeaux, Comm.* 1^{er} juillet 1903. — *Lyon, Comm.* 31 janvier 1905).

Tout retard injustifié dans la livraison des bagages expose la Compagnie à des dommages-intérêts. Elle ne saurait se borner à alléguer que l'enregistrement des bagages a été réclamé trop tard, pendant les 5 minutes précédant le départ du train, ni que le bulletin délivré pour les bagages portait le numéro du train suivant. C'est là une mention d'ordre inférieur des Compagnies. Elle ne figure pas parmi les indications de ce bulletin que le voyageur est tenu de contrôler (*Lyon, Comm.* 15 mars 1904).

Au cas où il existe plusieurs itinéraires aboutissant à la même destination, la Compagnie est tenue de se conformer à l'itinéraire choisi par le voyageur, pour le transport de ses bagages. Elle est responsable des erreurs d'expédition et des retards qui en résultent (*Lyon, Comm.* 29 janvier 1904).

Bagages des Commis-Voyageurs. — Les dommages-intérêts qui incombent à une Compagnie de chemins de fer, qui a égaré la malle d'un commis-voyageur, doivent comprendre, indépendamment du remboursement de la valeur de la malle et de son contenu, une indemnité pour le préjudice matériel causé à celui-ci par la privation de ses effets d'habillement, papiers et échantillons, tous ces éléments de préjudice rentrant dans la catégorie de ceux qui devaient être prévus par la Compagnie au moment où est intervenu le contrat de transport. (*Bazas Civ.* 7 août 1895. — *Bordeaux*, 5 août 1896). — *Bordeaux, Comm.* 24 février 1899).

Les Compagnies sont même responsables, non seulement à l'égard d'un commis voyageur, mais encore à l'égard de son patron pour la perte ou le retard dans la livraison d'un colis contenant des échantillons. (*Toulouse*, 9 décembre 1886. — *Cambrai, Corr.* 20 mai 1884. G.84.233. — *Cass.* 26 octobre 1896. G.96.2545). — *Lyon, Comm.* 31 janvier 1905).

Même quand le commis voyageur n'a fait aucune déclaration lors de la remise des bagages. (*Dijon*, 6 juillet 1859, S.60.345). — *Reunus*, 1^{er} mars 1898.

Toutefois, il a été jugé que lorsqu'un colis a été remis à une gare comme bagage, par un commis voyageur qui n'a fait aucune déclaration touchant son patron, le contrat de transport se forme seulement entre le commis voyageur et la Compagnie. En cas de perte ou de retard dans la livraison du colis, le commis voyageur seul peut prétendre à des dommages-intérêts et toute demande en responsabilité formée par le patron, pour préjudice à lui causé, doit être déclarée non recevable parce que le transport a été effectué comme bagage au nom du voyageur seul et que ce dernier n'a fait aucune déclaration touchant son patron (*Lille, Comm.* 29 décembre 1891. *Compiègne* 21 novembre 1892). — *Seine, Comm.*

5 février 1898. — Rouen. Comm. 9 mars 1898. — Bordeaux. Comm. 1^{er} juillet 1903. — Nantes, Comm. 10 février 1904. — Boulogne-sur-Mer. Comm. 1^{er} mars 1904. — Tarbes. Comm. 7 février 1905.)

Une Compagnie est tenue d'indemniser un commis-voyageur et son commettant à raison de la perte de ses colis enregistrés comme bagages et contenant des articles de bijouterie, sans pouvoir soutenir qu'elle ne doit que le prix des bagages proprement dits et non pas le montant des marchandises, bijoux et objets de valeur (Amiens, 18 mars 1899.)

Accidents. — En principe, les Compagnies sont responsables des accidents arrivés aux voyageurs, dans les termes des articles 1382, 1383 et 1384 du Code civil et 22 de la loi du 15 juillet 1845. Mais pour que la responsabilité puisse être engagée et donner lieu à des dommages-intérêts, il faut la réunion de trois conditions dont celui qui réclame une indemnité doit prouver la co-existence :

- 1^o Une faute ;
- 2^o Un dommage ;
- 3^o Un rapport de cause à effet entre la faute et le dommage.

Il n'y a donc pas de responsabilité quand le dommage provient d'un cas de force majeure ou d'un cas fortuit. L'agression, par exemple, commise par un tiers sur un voyageur dans un train en marche, constitue un cas de force majeure dont la Compagnie ne peut être rendue responsable. (Voir à ce sujet *Cass.* 10 novembre 1884 ; S.85.1.129, avec la note très savante sous cet arrêt, et *Aix* 5 juillet 1887. S.87.2.230.)

De même pour la blessure occasionnée à un voyageur dans un wagon par la chute d'une pierre se détachant d'un mur, en dehors de l'emprise du chemin de fer.

Cependant, la Compagnie serait responsable, même dans une circonstance de cas fortuit ou de force majeure, si le fait qui a occasionné l'accident était imputable à la négligence ou à un défaut de surveillance ou de précaution.

Spécialement lorsqu'un voyageur est blessé dans un train par un morceau de silex qui pénètre par la fenêtre, il doit prouver que l'accident est arrivé par suite d'une faute de la Compagnie du chemin de fer (*Paris. Civil*, 5 mai 1896. — *Grenoble*, 30 janvier 1904.)

Une Compagnie ne saurait être rendue responsable de l'accident survenu à un voyageur au moment de l'arrêt du train, alors que cet accident, s'il a pour cause une secousse ou un choc au moment de l'arrêt, ne se serait pas produit si le voyageur était resté assis (*Seine. Civil* 6 janvier 1904). Mais la responsabilité de la Compagnie serait engagée, si après l'arrêt du train, des secousses violentes se sont pro-

duites par suite d'une manœuvre brutale et ont précipité le voyageur (*Paris*, 26 décembre 1903).

Commets une imprudence qui n'engage en rien la responsabilité de la Compagnie, le voyageur victime d'un accident pour être demeuré sur la plate-forme exclusivement affectée à l'entrée et à la sortie des voyageurs (*Paris*, 11 mai 1903). De même la Compagnie, ne peut répondre de l'accident survenu à un voyageur qui s'est fracturé la jambe en glissant, à la descente du wagon, sur la plaque tournante située au-dessous de ce wagon; ces plaques lorsqu'elles se trouvent situées sur les points où doivent parfois s'arrêter les trains un peu longs obligent les voyageurs à agir avec plus de précaution, mais ne sont pas, par leur seule présence imputables à la faute de la Compagnie, à moins qu'il ne soit établi ou offert en preuve que, les quais étant suffisants, le train ne s'est pas avancé par la faute ou la négligence des employés, de façon à permettre à tous les voyageurs une descente facile (*Bordeaux*, 5 juin 1903)

C'est à la victime de l'accident qu'il incombe de prouver que l'accident est dû à une faute ou une négligence de la Compagnie. (*Cass.* 14 décembre 1903. — *Grenoble*, 30 janvier 1904), et il y a lieu pour apprécier l'étendue du préjudice souffert par la victime de l'accident de tenir compte des souffrances tant morales que physiques endurées par elle (*Périgueux, Civil*. 26 novembre 1903). Voir même de sa situation sociale (*Bruxelles*, 29 janvier 1904).

Un voyageur qui serait victime d'un accident, alors qu'il n'aurait pas de billet ou qu'il aurait un billet périmé ou un billet ne lui donnant pas droit à ce train, serait sans droit pour réclamer une indemnité, n'ayant aucun titre justifiant qu'il a passé avec la Compagnie un contrat pour le transport, base de la responsabilité.

En étudiant les obligations imposées aux voyageurs et aux Compagnies de chemins de fer nous avons eu l'occasion de signaler divers cas de responsabilité, sur lesquels nous croyons inutile de revenir.

VIII. — Contestations.

Juridiction, Compétence, Procédure. —

Les contestations qui peuvent s'élever entre les Voyageurs et les Compagnies de chemins de fer donnent lieu à des questions de procédure et de compétence qui sont examinées page 1070 ci-après, dans un chapitre spécial « XI. — Litiges en matière de transport », auquel nous prions le lecteur de vouloir bien se reporter.

ABRÉVIATIONS :

Cass. 22 avril 1894. S. 54.1.504. — Arrêt de la Cour de Cassation du 22 avril 1894, rapporté dans le *Sirey*, année 1894, 1^{re} partie, page 504.
Paris. Civil 29 janvier 1895. — Jugement du Tribunal Civil de Paris ou de la Seine du 29 janvier 1895
Paris. Corr. 26 mars 1890. — Jugement du Tribunal Correctionnel de Paris ou de la Seine du 26 mars 1890,
Bordeaux. 11 mars 1893. — Arrêt de la Cour d'Appel de Bordeaux du 11 mars 1893.
Le Havre. Comm. 29 janvier 1894. G. 94.2. sup. 1. — Jugement du Tribunal de Commerce du Havre du 29 janvier 1894, rapporté dans la *Gazette du Palais*, année 1894, 2^e semestre page 1 du supplément.