

355F

Service commercial - 2<sup>ème</sup> Division

Loteries - Transport - Voyageurs

## SERVICE DU CONTENTIEUX

## AFFAIRES GÉNÉRALES

N°

4355

F

Service Central: 1<sup>re</sup> CommercialRégion: - 2<sup>e</sup> Division -Ref: 529.999 /  
38.18 / 5865

3-1

## OBJET DE LA CONSULTATION

LOTÉRIES -

TRANSPORT - VOYAGEURS.

Création éventuelle de TICKETS-KILOMÈTRES.

TRAINS -

Participation encouragée pour les porteurs de tickets,  
tirage d'une loterie (lots = permis gratuits).

Légitimité ?

Références : C 1 17.894 E

Observations :

D. N° 4355 F : Aff. : - LOTÉRIES - TRANSPORTS



GP  
A.G.

4.355<sup>F</sup>

17 août

9

Monsieur le Directeur du Service C.

V.R.: 529.999 / 5865.  
38.18

Par votre note du 31 juillet dernier, vous m'avez demandé mon avis sur la légalité d'un projet qui consisterait en l'attribution, par la voie d'un tirage au sort, aux porteurs de tickets-kilomètres-trains, d'un certain nombre de permis gratuits valables pour un voyage sur les rails de la S.N.C.F., au choix du bénéficiaire.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'aux termes de l'article 2 de la loi du 21 mai 1836 modifié par celle du 18 avril 1924 :

" sont réputées loteries et interdites comme telles : les ventes d'immeubles, de meubles ou de marchandises, effectuées par la voie du sort, ou auxquelles auraient été réunies des primes ou autres bénéfices dus, même partiellement, au hasard et généralement toutes opérations offertes au public, sous quelque dénomination que ce soit, pour faire naître l'espérance d'un gain qui serait acquis par la voie du sort .....



D'après l'article 5 de la même loi, les seules dérogations possibles à la prohibition édictée concernent :

" les loteries d'objets mobiliers exclusivement destinées à des actes de bienfaisance ou à l'encouragement des arts."

Encore ces dérogations doivent-elles être autorisées.

L'autorisation est donnée par le Préfet. Mais s'il s'agit d'une loterie ayant pour objet des émissions excédant un montant nominal de 500.000 francs il ne pourrait être dérogé à la loi du 21 mai 1836 que par décret contresigné du Ministre de l'Intérieur et du Ministre des Finances et insérés au Journal Officiel (l. du 31 décembre 1936 - art. 75).

D'une façon générale, la jurisprudence considère qu'il y a loterie quand les trois conditions suivantes sont réunies : l'espérance d'un gain, gain à réaliser par la voie du sort, sacrifice pécuniaire de la part de celui qui prend part à l'opération.

A cet égard, le représentant du Ministère Public a exposé, à propos d'une affaire soumise au Tribunal de la Seine, qu'il importe peu, pour l'application de la loi, que les lots ou primes aient été l'objet principal de l'opération ou seulement l'accessoire du contrat primitif et il ajoute que la jurisprudence a appliqué ce principe, notamment toutes les fois que les journaux ont essayé d'ajouter à l'attrait de l'exemplaire quotidien, l'appât d'une prime attribuée par voie du sort entre les abonnés



(Gaz.Pal.1900-I-301).

Les Tribunaux se montrent, d'autre part, plus ou moins rigoureux dans l'appréciation de l'élément constitué par le sacrifice pécuniaire.

Suivant une décision de la Cour de Paris du 26 avril 1937 (S.1937-2-184), est condamnable l'opération qui consiste pour un commerçant à vendre des paquets de café avec participations variables à une loterie, <sup>parce</sup> pour que, dit l'arrêt, l'acheteur qui ne reçoit pas les paquets gratuitement acquitte certainement en plus du prix de la valeur de l'objet une partie des frais exposés à titre de publicité par le commerçant pour offrir ces participations

Certains Tribunaux considèrent qu'il n'y a pas loterie prohibée quand l'acheteur reçoit un objet de la valeur de la somme versée, car alors il y a réellement libéralité, l'opération n'entraînant ni profit pour le commerçant ni risque de perte pour l'acheteur (Trib.Corr. Nantes 2 mars 1937, Gaz.Pal. 1937-I-993; Seine 16 janv. 1937, Gaz.Pal. 1937-2-499; Douai 28 juin 1935, S.37-2-163)

S'élevant contre cette manière de voir, un arrêt de la Cour de Paris du 9 mars 1937 (Gaz.Pal. 1937-I-903) objecte qu'il serait inexact de prétendre qu'il n'y a pas loterie parce qu'il n'existe pas de risque de perte, car ce serait, dit-il, une condition nouvelle ajoutée au texte de la loi.

Aucune difficulté n'existe, par contre, s'il y a



réellement gratuite. C'est ainsi qu'un arrêt de la Cour de Cassation du 1<sup>er</sup> juillet 1932 (Gaz.Pal. 1932-2-513) reconnaît qu'il n'y a pas loterie dans le fait pour un magasin de distribuer gratuitement des catalogues permettant aux destinataires de participer à une loterie parce que, précise la Cour, ceux-ci n'étaient tenus à aucun achat, "à aucun débours sous quelque forme que ce soit"; il y avait bien "libéralité sans contre partie".

La Cour de Cassation semble vouloir appliquer rigoureusement les termes de la loi.

Dans ces conditions, bien que les acheteurs des T.K.T. puissent être considérés comme recevant toujours la contre-partie de l'argent qu'ils ont dépensé, on ne saurait, isolant l'opération qui consiste à leur attribuer par la voie du sort des permis de circulation, conclure qu'il y a de la part de la S.N.C.F. une véritable libéralité.

L'opération risquerait donc de tomber sous le coup de la loi du 21 mai 1836.

J'ajoute, en ce qui concerne l'attribution de prix sous forme de permis gratuits, qu'un décret-loi du 12 novembre 1938 a, comme vous le savez, prohibé la délivrance de facilités de circulation comportant une réduction de plus de 50 % à toute personne autre que les agents de chemin de fer, certains membres de leur famille, les fonctionnaires



et personnes qui concourent à l'exécution du service  
ferroviaire.

*adht*  
LE CHEF DU CONTENTIEUX,

Signé : de CAQUERAY



NOTE

Aux termes de l'article 2 de la loi du 21 Mai 1836  
modifié par celle du 18 Avril 1924:

"Sont réputées loteries et interdites comme telles:  
"Les ventes d'immeubles, de meubles ou de marchandises  
"effectuées par la voie du sort, ou auxquelles auraient  
"été réunies des primes ou autres bénéfices dus, même  
"partiellement, au hasard et généralement toutes opérations  
"offertes au public, sous quelque dénomination que ce soit  
"pour faire naître l'espérance d'un gain qui serait acquis  
"par la voie du sort.."

Et, d'après la jurisprudence, pour qu'il y ait  
loterie prohibée, trois éléments sont nécessaires:

- l'espérance d'un gain à réaliser,
- la publicité,
- la réalisation par la voie du sort;

et certaines décisions y ajoutent :

- la nécessité d'un sacrifice pécuniaire, si modique  
soit-il, de la part de ceux entre lesquels le sort doit  
déterminer l'attribution des primes ou des lots.

En principe, l'opération envisagée par le  
Service C, ~~contendant~~ à faire participer les porteurs  
de cartes numérotées sur lesquelles sont collés des  
timbres TKT, à un tirage annuel ou semestriel de lots  
consistant en un certain nombre de permis de circulation  
gratuits, présente les caractères essentiels de la loterie  
interdite par la loi, alors surtout que peuvent bénéficier  
d'avantages accordés par le sort tous les numéros des  
carnets vendus.



Il manque, il est vrai, l'élément "risque de perte" ou "sacrifice pécuniaire" admis par la majorité des décisions, c'est à dire le fait par les clients du chemin de fer de déboursier de l'argent sans aucune contrepartie. Il n'en subsiste pas moins un écart trop important entre la somme dépensée et le lot attribué par le sort (le porteur d'une carte sur laquelle ne figure qu'un ticket de 10 fcs-50(10 km) étant susceptible de gagner un permis lui donnant droit à un voyage "à son choix" comme s'il était en possession d'un billet valant plusieurs centaines de francs).

Il ne faut pas perdre de vue que les quelques décisions favorables à la légalité des distributions de primes n'ayant pas fait l'objet de sacrifices pécuniaires de la part des bénéficiaires, ne visent que l'octroi de cadeaux sans grande valeur par rapport à la somme déboursée pour les obtenir.

D'autre part, les seules dérogations possibles à la prohibition de la loi du 21 Mai 1836 concernant, aux termes de l'article 5 de ce texte "les loteries d'objets mobiliers exclusivement destinées à des actes de bien-faisance ou à l'encouragement des arts."

Il faudrait donc, pour rendre légale la mesure envisagée, une intervention législative (loi ou décret-loi - cas de la loterie des Régions Libérées autorisée par d.l. du 4 Octobre 1935), intervention justifiée par l'intérêt que l'opération présente pour les finances publiques.

La situation pourrait être différente s'il y avait moins d'écart entre la valeur des lots et la somme dépensée par l'usager (minimum de tickets imposé en fonction de l'importance des lots tirés au sort).



Enfin, n'y aurait-il pas lieu de craindre que le fait d'accorder aux gagnants de la loterie des permis gratuits ne constitue une infraction à l'article 16 du décret-loi du 12 Novembre 1938 interdisant la délivrance de facilités de circulation comportant une réduction de plus de 50% à toute personne autre que les agents de chemin de fer, leur famille, certains fonctionnaires et personnes qui concourent à l'exécution du service ferroviaire?



AG 4355 F

Vu

Urgent

1<sup>ère</sup>  
4 feuillets

M - le Directeur du Service C

V. R. 529.999  
38.18 / 5865

Par votre note du 31 Juillet dernier vous m'avez demandé mon avis sur la légalité d'un projet qui consisterait en l'attribution, par la voie d'un tirage au sort, aux porteurs de tickets-kilomètres-train, d'un certain nombre de permis gratuits valables pour un voyage sur les rails de la S.N.C.F., au choix des bénéficiaires.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'aux termes de l'article 2 de la loi du 21 Mai 1836 modifiée par celle du 18 Avril 1924:

" Sont réputées loteries et interdites comme telles :  
" Les ventes d'immubles, de meubles ou de marchandises  
" effectuées par la voie du sort, ou auxquelles auraient été  
" réunis des primes ou autres bénéfices des mêmes particu-  
" liers, au hasard et généralement toutes opérations offertes  
" au public, sous quelque dénomination que ce soit, pour  
" faire naître l'espérance d'un gain qui serait acquis par  
" la voie du sort..." +

Et d'après l'article 5 de la même loi, les seules dérogations possibles à la prohibition édictée

concernent :  
" les loteries d'objets  
" mobiliers exclusivement  
" destinés à des actes de  
" bienfaisance ou à  
" l'encouragement des arts."

16/8 Encore en dérogation

Disant des lots autorisés.

L'autorisation est donnée

par le Préfet mais s'il s'agit d'une loterie ayant pour objet des émissions excédant un

du Ministère de l'Intérieur  
et du Ministère des Finances  
et inséré au Journal  
Officiel (l. du 31 Décembre  
1936 - art. 55)

La jurisprudence, d'une manière générale



gain à réaliser par la voie du vote  
préliminaire de la part de celui qui  
a l'opération.

A cet égard, le représentant du  
Public a opposé, à propos d'un all  
trib. de la Seine, qu'il importe peu,  
de la Co, que les lots ou primes au  
principal de l'opération ou seulement  
du coût primitif, et il ajoute qu  
a appliqué ce principe, notamment en  
Les journaux ont essayé d'ajouter à l  
l'exemplaire quotidien, l'ajout d'une  
par voie du vote entre les abonnés (1  
1.301).

Le Trib. n'insistant, j'écrite  
mon signoreux dans l'opération de la  
par le sacrifice préliminaire.  
suivant une décision de la Co



venant pour lui en participation.

Certain Trib. considèrent qu'il n'y a pas de  
paiement quand l'acheteur reçoit un objet de la valeur  
d'un versement, car alors il y a réellement  
paiement, l'opération n'entraînant ni profit pour le  
venant ni risque de perte pour l'acheteur (Trib.  
Montb. 2 Mars 1937. Gaz. Pal. 1937. 1.993; Seine  
Mun. 1937. Gaz. Pal. 1937. 2.499, Douai  
Mun. 1935. S. 37. 2.163).

Il élevant contre cette manière de voir, une  
d. la Cour de Paris au 9 Mars 1937 (Gaz. Pal.  
1.903) objecte qu'il s'agit vraiment de paiement  
n'y a pas de paiement pour qu'il n'ait pas de valeur  
te, car a tant, dit-il, une condition nouvelle,  
au texte de la loi.

Aucune difficulté n'aurait, par contre, s'il y a  
un paiement. C'est ainsi qu'un arrêt de la Cour

du 2 Mars 1937, d. la Cour de Paris.

partie.

Le Cour de Cass. semble vouloir appeler  
l'attention de la loi.

Dans ces conditions, bien que les ac-  
tions puissent être considérées comme des valeurs  
mobilières, par le fait de l'argent qu'elles ont dépensé  
pour l'achat l'opération qui consiste à leur attribuer  
valeur leur sort de permis de circulation, en  
de la part de la SNCF une véritable loi.

L'opération viserait donc à  
le coup de la loi du 21 Mars 1936.



7 ajoute

~~bonnet~~ fois, en ce qui concerne l'attribution  
de prix sous forme de permis gratuits, un décret du 12  
novembre 1938 a, comme vous le savez, prohibé la délivrance  
de facilités de circulation comportant une réduction de plus  
de 50% à toute personne autre que les agents de ch.-de-fer,  
certains membres de leur famille, les fonctionnaires et  
personnes qui concourent à l'exécution du service ferroviaire.



accordant le préfet

ou direct conseil

par l'intermédiaire de l'un  
de ses agents de l'administration

locale ou par l'un

des commissions existant

un montant nominal de

500,000 F.

loi du 31 X 1936.

art 79.



5

projet envisagé semble pouvoir être tenté sans que des  
conséquences fâcheuses<sup>+</sup> doivent fatalement en résulter: les  
tendances libérales de la jurisprudence récente en la matière  
permettent de l'espérer puisqu'elles s'écarteront d'une application  
littérale de la loi.

<sup>+</sup>  
au point de vue  
de l'application de la  
loi de 1836/

~~V. cependant Cass (Crim) 18 Mars 1930 (Jug. de P. 1930.1.89)  
T<sup>2</sup> ~~Corrections du Mans 8 Décembre 1905 (Jug. de P. 1906-1.68);  
d'Avignon 2 Février 1926 (Jug. Trib. 1926-2-635 et la note);  
de la Seine 24 Juillet 1907 (D.P. 1907-5-45).~~~~

1890  
Cass  
pour







Tribunal Correctionnel de Nantes a jugé, le 2 Mars 1937  
(Gaz. du Palais 1937.1.953) :

" ... que ce fait ne peuvent tomber sous le coup de la  
" loi prohibant la loterie, qu'il ne s'agit pas, en effet,  
" d'une convention de jeu consistant dans l'offre d'un lot  
" et dans l'achat d'un billet destiné à procurer un gain  
" par le voie du sort, mais d'une simple libéralité n'entraî-  
" nant ni profit pour le commerçant ni risque de perte  
" pour l'acheteur;

" ... que le client achetait un savon et non pas un  
" billet et ne recevait pas une marchandise d'une valeur  
" commerciale inférieure au prix de son acquisition, étant  
" donné le prix habituellement pratiqué dans le commerce  
" de détail;

" .... qu'il était donc assuré, en toute hypothèse, de recevoir  
" une marchandise de valeur égale au prix exposé et ne  
" s'imposait aucun sacrifice pécuniaire dans l'espérance  
" d'un gain acquis par la voie du sort;

" ... que l'avantage consenti sous la forme d'une prime  
" remise au porteur du ticket gagnant apparaît donc  
" comme une libéralité faite à titre publicitaire et de  
" réclame, et ne saurait, même s'il est attribué par le sort,  
" exposer le négociant qui l'offre à ses clients aux sanctions  
" de la loi pénale. ..."

V. dans le même sens :

- Tribunal Correctionnel d'Albertville 27 Juillet 1937  
(Gaz. du Palais 1937.2.766) d'après lequel le fait de  
" tenue de loterie prohibée, prévu par la loi du 21 Mai 1836  
" et 18 Avril 1926 et réprimé par l'article 410 du Code  
" pénal, n'est pas caractérisé lorsque le client est toujours



certains d'obtenir en échange de son argent une  
marchandise d'une valeur au moins égale: c'est en  
réalité un contrat de vente qui intervient... Et il  
importe peu que, dans le but de faire de la publicité ou  
d'attirer les clients dans un établissement, le vendeur  
permette à l'acheteur de toucher une prime attribuée par  
la voie du sort: en effet, la prime est absolument gratuite,  
ne altérant en rien le caractère du contrat de vente et il  
n'existe <sup>pour l'acheteur d'un gain sans contre-partie</sup> aucune ~~risque de perte~~ élément essentiel de la loterie  
prohibée.

~~et également Trib. Correct. de Chambéry 31 Mai 1937,  
de Chateauroux 2 Juin 1937, de la Seine 16 Janvier 1937,  
de Valenciennes 2 Juin 1937 (en sous-vente Gaz. du Palais  
1937-2-499 et s.), de Lille 8 Décembre 1911; C. Rennes 26 Novbr 1913 (S. 1914-2-237)  
et a contrario Cass (Crim) 30 avril 1937 (Gaz. du Palais  
1937-1-903); Paris 9 Mars 1937 (Gaz. du Palais 1937-1-903)  
cf. Paris 26 Avril 1937 (S. 1937-2-184).~~

Or, tel serait le cas si la S.N.C.F. distribuait gratuitement  
des primes, sous forme de facilités de circulation, aux possesseurs  
de carnets TKT. Les clients du chemin de fer seraient  
assurés d'avoir toujours la contrepartie de l'argent qu'ils  
auraient dépensé (billet remis en échange des carnets de  
tickets), l'octroi de la carte numérotée qui leur permet de  
gagner un permis présentant bien le caractère d'un <sup>visiteur</sup> cadeau  
fait à titre publicitaire.

Dans ces conditions, la réalisation de

Com de Paris 9  
Mars 1937: il  
serait intéressant de  
savoir si l'on peut  
permettre sans qu'il  
n'y ait pas de risque  
de perte, ou sans la  
même condition, une  
prime au sort de la loi.

ce qui est  
la notion de  
son défendeur  
p. cli

note  
Sous Chateauroux X  
il ne s'agit pas  
que d'une solution  
jurisprudencière  
raison de la rigueur de  
la jurisprudence de la Cour d.  
Cass. Crim. 30 avril  
1937. Gaz. Trib. 1937.  
1. 903. mais  
intervenant ne  
peut pas des  
app. à nous.



4355

N. Tollan

Lyamies, en fader avec  
M. Duchamp.

nos en canons  
P



# SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

gm

Paris, Le 21 Juillet 1939

## SERVICE COMMERCIAL

54, Boulevard Haussmann  
PARIS - IX°

Tél. : TRinité 76.00

2 • DIVISION 2

Réf. : 529.999  
38.18

Monsieur le Chef du Service X

*en liaison avec les  
A.G.*

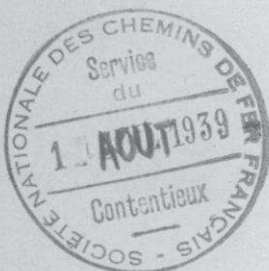
Suite à notre lettre, mêmes références que la présente, du 30 Mars et à la vôtre "Bureau C<sup>1</sup> - Dossier n° 17.894<sup>E</sup>" du 7 Avril, relatives à la création éventuelle de tickets-kilomètres-trains (T.K.T.).

Nous nous heurtons à des difficultés d'application presque insurmontables en ce qui concerne la ristourne de 2 % que nous avions envisagée.

Mais il est indispensable, cependant, d'offrir aux acheteurs de T.K.T. un avantage spécial, et nous avons pensé à faire participer les porteurs de ces timbres au tirage d'une loterie.

Les T.K.T. doivent être collés sur des carnets numérotés. Annuellement, ou semestriellement, nous organiserions un tirage parmi tous les numéros des carnets vendus dans la période précédente, les lots consistant <sup>(par exemple)</sup> en un certain nombre de permis gratuits valables pour un voyage sur les rails de la S.N.C.F. au choix du bénéficiaire.

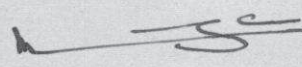
.....





Je vous serais obligé de bien vouloir examiner la question  
et nous faire connaître si nous pouvons légalement mettre ce  
projet à exécution. Dans l'affirmative, vous voudrez bien nous  
<sup>(le cas échéant,</sup>  
indiquer) quelles autorisations nous aurions à obtenir.

/ LE DIRECTEUR DU SERVICE C :





Paris,

21

Juillet

39

2

2

529.999  
38.18

5865

Monsieur le Chef du Service X

---

Suite à notre lettre, mêmes références que la présente, du 30 Mars et à la vôtre "Bureau G<sup>1</sup> - Dossier n° 17.894<sup>E</sup>" du 7 Avril, relatives à la création éventuelle de tickets-kilomètres-trains (T.K.T.)?

Nous nous heurtons à des difficultés d'application presque insurmontables en ce qui concerne la ristourne de 2 % que nous avions envisagée.

Mais il est indispensable, cependant, d'offrir aux acheteurs de T.K.T. un avantage spécial, et nous avons pensé à faire participer les porteurs de ces timbres au tirage d'une loterie.

Les T.K.T. doivent être collés sur des carnets numérotés. Annuellement, ou semestriellement, nous organiserions un tirage parmi tous les numéros des carnets vendus dans la période précédente, les lots consistant <sup>pour occuper</sup> en un certain nombre de permis gratuits valables pour un voyage sur les rails de la S.N.C.F. au choix du bénéficiaire.

.....



Je vous serais obligé de bien vouloir examiner la question  
et nous faire connaître si nous pouvons légalement mettre ce  
projet à exécution. Dans l'affirmative, vous voudrez bien nous  
indiquer <sup>le cas échéant</sup> quelles autorisations nous aurions à obtenir.

LE DIRECTEUR DU SERVICE C :

*Signé :* MANGE



Loi du 21 Mai 1836 - (Duvorgier 1836 p. 79 -)

- Art. 1<sup>er</sup> / Les loteries de toute espèce sont prohibées
- 2 / Sont réputées loteries et interdites comme telles, les ventes d'immubles, de meubles ou de marchandises effectuées par la voie du sort, ou auxquelles auraient été réunies des primes ou autres bénéfices dus au hasard, et généralement toutes opérations offertes au public pour faire naître l'espérance d'un gain qui serait acquis par la voie du sort.

Loi du 18 Avril 1924 - (Duvorgier 1924 p. 225)

- Article unique. - L'article 2 de la loi du 21 Mai 1836 est complété comme suit :

- " Sont réputées loteries et interdites comme telles :
- " les ventes d'immubles, de meubles ou de mar-
- " chandises effectuées par voie du sort, ou auxquelles
- " ~~auraient~~ été réunies des primes ou autres bénéfices
- " dus, même partiellement, au hasard et générale-
- " ment toutes opérations offertes au public, sous
- " quelque dénomination que ce soit, pour faire
- " naître l'espérance d'un gain qui serait acquis
- " par la voie du sort. "



-29-

Rejterine de Droit Français Eugène Her-

Li- (serio -

18 li-

Faustine Hôlé - Cde Pénal. t.5. p. 555 -

~~24 R.P.P. - id.~~

Guay

G. P. P. P.

1934. 1-905

Tut

1899

19. 2. 345. - (Lit. A. 1. 29)

1860



TRIBUNAL CORRECTIONNEL  
DE LA SEINE(10°CH.)

23 Janvier 1900

(Gaz.Pal. 1900-1-300)

OFFRE PAR UN JOURNAL DE PRIMES  
CONSISTANT EN DES BILLETS DE LOTERIE

"Attendu qu'on soutient, il est vrai, que  
"ces billets n'auraient pas été envoyés gratuite-  
"ment et qu'ils auraient été plutôt vendus en  
"même temps que le journal, moyennant le prix de  
"l'abonnement, mais que cette explication est  
"inacceptable; que, sans doute, l'offre et l'envoi  
"d'une prime par un journal ont pour but d'encou-  
"rager le public à prendre un abonnement, mais  
"qu'ils n'en conservent pas moins, malgré ce mobile  
"intéressé, leur caractère de gratuité, puisque le  
"prix réel de l'abonnement n'est pas augmenté et  
"que la prime est fournie en sus du journal comme  
"don gracieux..  
"P.c.m...Acquitte...

*infirmi-*

C. PARIS (Ch. 4<sup>me</sup>) 31 Mai 1900

CASS. (Cr.) 27 avril 1901

(G. Pal. 1901-2-34)

NOTE:

La Cour de Cassation a décidé que le fait par un  
cafetier de remettre à tous ses clients, sans augmen-  
tation de prix, en même temps que la consommation, une  
cigarette faite à la main par ses employés, constituait  
non une libéralité, mais bien une vente d'un accessoire  
et d'un principal réunis, la vente cumulative de deux  
objets à la fois pour un prix unique et total.  
(Cass. 27 Juillet 1894. D.P. 94-1-573)



29- La loterie étant une convention de jeu par laquelle chaque contractant cherche au moyen d'une avance consistant, pour l'un, dans l'offre d'un lot, pour l'autre, dans l'achat d'un billet, à se procurer un gain par la voie du sort, on ne peut considérer comme tel l'acte par lequel une personne offre gratuitement au public des primes ou lots par la voie du sort: un tel acte, en effet, loin de présenter le caractère d'une convention offrant aux deux parties intéressées des chances de gain et des risques de pertes, constitue une simple libéralité, n'entraînant aucune chance de profit pour son auteur, ni aucun risque de perte pour ceux qui sont appelés à en profiter.....

V. également

Répertoire du DROIT FRANCAIS -FUZIER-HERMAN- Suppt  
Vo LOTERIE -no 18 bis



# Tally de la Gazette du Palais 1912-1920 - 2

## V. LOTERIE :

11. — Pour qu'il y ait loterie prohibée, trois éléments sont nécessaires :

l'espérance d'un gain à réaliser, la publicité, la réalisation par la voie du sort.

On peut y ajouter la nécessité d'un sacrifice préalable de la part de celui qui prend part à l'opération. T<sup>l</sup>. Correct. Marseille 20 Janvier 1914, la loi 25 Avril 1914

12. — La loterie suppose, en effet, un sacrifice, si modique qu'il soit, de la part de ceux entre lesquels le sort doit déterminer l'attribution des primes ou des lots - ibid.

13. — Par suite, touche sous le coup de la loi de 1836 une combinaison de tickets-espies qui ne comporte pas un avantage purement gratuit, mais qui donne droit au remboursement d'un jour de vente, à la condition d'avoir fait un achat chez des commerçants affiliés à la combinaison - ibid.

14. Tribunal Correctel d'Arignon 2 Février 1920 - 6. Trib. 1920-2-635 (note)

14. — Pour qu'il y ait délit de loterie prohibée, il est nécessaire que le public fasse un sacrifice préalable en vue d'obtenir le gain dont l'espérance lui est offerte et lorsque l'avantage à obtenir est offert gratuitement, il n'y a pas loterie, peu importe que cet avantage soit attribué par le sort.

T<sup>l</sup>. Correct. Lille 8 Décembre 1911, loi 8 Février 1912, Mon. jud. Lyon 12 Juin 1912.

7. — (C. Rennes 26 nov<sup>re</sup> 1913)



Cour de Rennes

25. Novbr 1913

(S. 1914.2.371)

les éléments  
manquaient à  
l'espèce.

Conditions de la loterie prohibée:

1. opération ayant pour objet de faire naître l'espérance d'un gain à réaliser
2. gain obtenu en échange d'un sacrifice pécuniaire hors de proportion avec l'enrichissement
3. qu'il procure l'incrimination de lots et du prix de billets.
3. opération ayant un caractère certain de publicité
4. un gain réalisé par la voie du sort.

P.-G. " la formule très générale de l'art. 2 de la loi du 21 mai 1836 paraît bien proscrire toute attribution d'un gain par la voie du sort, sans qu'il y ait à se préoccuper du plus ou moins d'écart qui existe entre l'enrichissement que peut procurer l'attribution de lots et le sacrifice pécuniaire nécessaire pour prendre part au tirage au sort.

---



## - Appareils publicitaires -

T<sup>e</sup>l. Correctel s' Albertville

27 Juillet 1937

Gaz. Palais

1937-2-764

Le délit de tenue de loterie prohibée, prévu par la loi des 21 Mai 1836 et 18 Avril 1924 et réprimé par l'article 410 de Code Pénal, n'est pas caractérisé lorsque le client est toujours certain d'obtenir en échange de son argent une marchandise d'une valeur au moins égale : c'est en réalité un contrat de vente qui intervient.

Et il importe peu que, dans le but de faire de la publicité ou d'attirer le client dans un établissement, le vendeur permette à l'acheteur de toucher une prime attribuée par la voie du sort : en effet, la prime est absolument gratuite, n'altérant en rien le caractère du contrat de vente et il n'existe aucun risque de perte, élément essentiel de la loterie prohibée.

- appareil de vente publicitaire -

(produit depuis 1<sup>er</sup>

D.R. 31.8/37 - G. Pal. 1937-2-499)

dans le même sens : T<sup>e</sup>l. Correctel & Chateauroux 2 Juin 1937. (G. Pal. 1937-2-499 et s.)

- Seine 16 Janvier 1937

- D. J. 1<sup>er</sup> 2

- Chambéry 31 Mai 1937

- b

- Valenciennes 2 Juin 1937

- C

- Seine

18 Décembre 1937

(G. Pal. 1938-1-231)

Note sur ces décisions : G. Pal. 1937-2-500 renvoyant à :

CASSATION (trien.) 30 Avril 1937

- appareil à vis -  
- risque de perte existant

PARIS - 9 Mars 1937

objet distribué à valeur inférieure à la somme mise.



Décisions défavorables

—



~~Ass.~~ (him) 28 May 1930.

- G. Pal. 1930-1-890

(paquets-surprise)

Vente au moyen de paquets-surprise avec indication de objet qui  
étaient censés se trouver à l'intérieur, encore bien que la valeur  
de objets renfermés dans les paquets fût plus ou moins égale au  
prix demandé, alors que la vente était effectuée par la voie du  
sort et que le hasard devait seul intervenir dans la désigna-  
-tion de acheteurs favoris et dans l'attribution de objets d'une  
certaine valeur contenus dans les paquets.  
opération prohibée.

v. également

T<sup>h</sup> - Com. du MANS  
8 Décembre 1905

- G. Pal. 1906-1-68.

note favorable à la non application de la loi -



La loi du 21 Mai 1836, en employant les expressions "ventes" et "opérations", semble bien avoir eu en vue les faits constitutifs d'un véritable marché, d'une combinaison à titre onéreux, faisant naître dans le public l'espérance d'un gain qui serait acquis par la voie du sort; le terme "opérations" s'applique plutôt à un marché qu'à une libéralité sans contre-partie.

En conséquence ne tombe pas sous le coup de la loi la tombola organisée par un commerçant sans obliger les destinataires de ses catalogues à aucun achat dans ses magasins ni à aucun débours sous quelque forme que ce soit.

et la note II.-(p.514)

"D'après le pourvoi, la loi du 24 Mai 1836 modifiée et complétée par celle du 18 Avril 1924 n'ayant point limité aux opérations qui ont entraîné un sacrifice pécuniaire de la part de ceux qui y participent et à qui on donne l'espoir d'un gain obtenu par la voie du sort, la prohibition qu'elle édicte, aucune distinction ne saurait être admise en la matière.....

"La jurisprudence dominante n'est point en ce sens. D'après l'art.2 de la loi du 21 Mai 1836 sont réputées loteries et interdites comme telles, les ventes d'immeubles, meubles ou marchandises effectuées par la voie du sort. L'une des conditions pour qu'il y ait loterie prohibée c'est que le gain envisagé soit obtenu en échange d'un sacrifice pécuniaire hors de proportion avec l'enrichissement qu'il procure. Distribuer gratuitement des objets par la voie du sort n'a rien d'immoral. Cela paraît bien résulter, comme le décide la Cour de Cassation par l'arrêt ci-dessus, des termes mêmes dont se sert la loi: Sont réputées loteries, y est-il dit, les "ventes, les opérations"; or, les mots "ventes, opérations", impliquent, ce semble, le fait de donner pour recevoir davantage."

T<sup>2</sup> Correctionnel de NANTES 2 Mars 1933 (G.Palais 1933.1-953)  
D. 437.1.162 et note. et la note -

Ne tombe pas sous le coup de la loi du 21 Mai 1836 le fait par un commerçant d'offrir à tout acheteur d'un salon un ticket donnant droit de participation à l'attribution d'une prime gratuite par voie du sort: en effet, il n'y a pas offre d'un lot et achat d'un billet destiné à procurer un gain par la voie du sort, c'est à dire convention de jeu, mais simplement une libéralité faite à titre publicitaire, puisque l'acheteur reçoit une marchandise de valeur égale au prix exposé et ne s'impose aucun sacrifice pécuniaire dans l'espoir d'un gain acquis par la voie du hasard.



LOTÉRIE PROHIBÉE= HASARD - *risque de perte* -  
OPÉRATION ONÉREUSE pour les acheteurs

COUR DE PARIS 26 AVRIL 1937

S. 1937-2-184

vente de paquets de café  
contenant des fractions de  
billets de la Loterie  
Nationale.

La Cour a admis, malgré la défense de  
l'inculpé soutenant que le prix de  
vente représentait la valeur réelle et  
normale du paquet, que:

"c'est par le seul fait du hasard que chaque  
"acheteur d'un paquet de café obtient une parti-  
"cipation soit d'une valeur modique, soit d'une  
"valeur plus importante... que la valeur de ces  
"participations constitue des frais de publicité  
"qui viennent s'ajouter aux frais généraux de  
"publicité et autres engagés par C. pour attirer  
"la clientèle...  
"que, dans l'espèce, la remise dans chaque paquet  
"de café d'une participation constitue des frais  
"de publicité qui trouvent normalement leur  
"contrepartie dans le prix des dits paquets de  
"café; que l'espoir d'obtenir par la voie du  
"hasard une participation importante à la Loterie  
"Nationale engage naturellement la clientèle à  
"se procurer le plus possible de paquets de café  
"non pas gratuitement mais en les payant, qu'il  
"en résulte donc qu'intervient entre C. et cha-  
"cun de ses clients une véritable opération oné-  
"reuse pour ces derniers, puisque, pour avoir la  
"chance, due au hasard, de gagner une participa-  
"tion importante, ils doivent acheter le plus de  
"paquets possible, c'est à dire payer, chacun, en  
"plus de la valeur du café, une part des frais de  
"publicité engagés normalement dans cette firme.

NOTES: -Au Sirey:

.....  
Pour justifier l'application d'une sanction  
pénale il semble que la Cour de Paris aurait dû  
constater soit que les paquets étaient vendus  
audessus du cours, soit que les marchandises con-  
tenues dans ces paquets étaient de qualité infé-  
rieure à celles vendues au même prix par l'en-  
semble des commerçants.

V. également celle de

la Gaz. Pal. 1937-2-221: La loi doit s'appliquer dès qu'il y a risque  
de perte pour le public, dans l'espoir d'un gain  
disproportionné et aléatoire dépendant du seul  
hasard.



~~Paris 13 Mai 1907~~  
S. 1907-2-266

Paris 23 Juillet 1902

S. 1905-2-238.

(marché de lequel le  
hasard avait une part  
importante - intrinsèque.)

Les loteries étant, aux termes de l'article 2 de la loi du  
21 Mai 1836, toutes opérations offertes au public pour faire  
naître l'espérance d'un gain qui serait acquis par la voie du  
sort, ne peut être considérée comme une loterie prohibée par  
cette loi un concours organisé par un commerçant pour la  
vente de ses produits, alors que la solution dépend, bien du  
hasard, mais de la habileté de concurrence.



Tribunal correct.

8<sup>e</sup> Avignon - 2 février 1925

G. Trib. 1926. 2-635 et s

" Journée mensuelle remboursable

- déterminée par la voie du sort
- loterie publique

Décision basée surtout sur le fait qu'en l'espèce il s'agissait d'un gain tiré au hasard.

V. note avec avis de M. Hugueney, Professeur à la Faculté de Droit de Paris qui estime que l'application des lois de 1836 et de 1924 ne s'imposait pas. Il n'y a pas dans les circonstances qui ont entraîné les poursuites le "facteur de démoralisation publique" que le législateur a voulu réprimer. Mais, en l'espèce, le lot ne dépassait pas la valeur de la mise.



Tril. Con. Seine

24 Juillet 1907

DP. 1907-5-45

Billets de métro  
remboursés par un journal

Tombent sous la prohibition portée par la loi des annonces  
faites par un journal pour inviter le voyageur d'une ligne de  
chemin de fer (dans l'espèce, le Métropolitain de Paris) à conserver  
leur billets, dont un certain nombre désignés par le sort seront  
remboursés chaque jour dans le bureaux du journal.

... Alors, du moins, que les porteurs de billets gagnants  
doivent, sous peine d'exclusion, se présenter aux bureaux du  
journal porteurs du numéro du journal indiquant leur billets  
parmi les billets rachetables et du numéro du lendemain.



SERVICE COMMUN DU CONTENTIEUX

1<sup>re</sup> Division

AFFAIRES GÉNÉRALES

N°

4357 B

29 décembre 1938

Réseau

Région de Sud-Ouest

(Service)

OBJET DE LA CONSULTATION

Convention passée par le Bureau de  
PO-Midi le 24 dec-1937 avec  
l'Administration des Postes. L'art. 28  
de nouvelle copie ou charge d'appliquer  
aux Travaux liés dans ces conventions?

Références :

Observations :

D. N° 4357 B, Aff. :



D.

9 Janvier 1919

AG<sup>B</sup>

Monsieur le Directeur du Service Central  
des Installations Fixes.

Monsieur le Directeur de l'Exploitation de la Région  
du Sud-Ouest m'a saisi le 27 décembre de la note qu'il a  
adressée à Monsieur le Directeur Général au sujet de la  
réclamation de l'Administration des Postes qui demande à  
la S.N.C.F. le paiement des frais de déplacement des  
nappes téléphoniques conformément aux conventions passées  
en 1937 par la Compagnie d'Orléans.

2 pièces

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, en double  
exemplaire, la note que j'ai préparée sur cette question  
pour Monsieur le Directeur de l'Exploitation de la Région  
de l'Ouest, auquel vous voudrez bien la transmettre.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

*Signé: Aurimaz*



mc.

# SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE CENTRAL  
DES INSTALLATIONS FIXES

TOURS à BORDEAUX.

-----  
Déplacements de lignes  
P.T.T. nécessités par  
l'électrification.  
-----

Vst 542 245 - 2 (a. 140)  
54

PARIS, le - 7 JAN. 1939

42, Rue de Châteaudun  
Téléphone TRINITÉ 29-94 à 29-97

Monsieur le Chef du Contentieux.

La Région du SUD-OUEST vous a transmis, le 26 Décembre, copie de son envoi du même jour à M.le Directeur Général, relatif à la discussion engagée avec l'Administration des P.T.T. au sujet du règlement des dépenses afférentes aux déplacements de lignes de télécommunication nécessités par l'électrification de la ligne de Tours à Bordeaux.

La question qui se pose est de savoir si les clauses de la Convention du 4 Février 1937, passée entre l'ancien Réseau P.O.-MIDI et les P.T.T., demeurent applicables, malgré les dispositions contraires de l'article 28 de notre Cahier des Charges, ou si, au contraire, la S.N.C.F. est fondée à soutenir que, pour les travaux exécutés depuis le 1er Janvier 1938, les dépenses doivent être partagées proportionnellement au nombre de fils appartenant à chacune des deux Administrations.

Je vous serais obligé de me faire connaître

.....

C<sup>+</sup> 9 JAN 39





votre point de vue à ce sujet, pour me permettre de préparer la réponse à une dépêche du 20 Décembre 1938, dont ci-joint copie, par laquelle M. le Ministre des Travaux Publics invite la S.N.C.F. à effectuer les versements prévus à la Convention du 4 Février 1937.

LE DIRECTEUR

*Moreche*



C<sup>2</sup>

14751 RP

4 mars 1938

Monsieur le Chef du Service Commercial  
54 boulevard Haussmann, Paris.

Par lettre ci-jointe du 31 janvier, le Service Commercial de l'Exploitation de la Région de l'Est m'a fait connaître qu'il se propose de régulariser, soit par un avenant, soit par un nouveau traité, la situation de ses embranchements particuliers concédés antérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 1938, lorsqu'il est saisi de changements survenus ou dans les noms et qualités des propriétaires, ou dans la consistance des installations, ou dans les conditions d'utilisation des dits embranchements; il a demandé mon avis sur les deux questions suivantes, qui se posent du fait de la substitution de la S.N.C.F. aux anciens réseaux:

1° - Un embranchement particulier concédé en vertu de l'art. 62 de l'ancien cahier des charges doit-il continuer à être régi par ce texte ou peut-il, au contraire, être soumis au Cahier des charges de la nouvelle Société ?

2° - Une différence doit-elle être faite, à ce sujet,



entre les embranchements obligatoires et les embranchements facultatifs ?

Une <sup>min</sup>discription doit, selon moi, être faite entre les diverses clauses des traités d'embranchement, suivant qu'elles ont été librement arrêtées par les parties ou qu'elles sont règlementées par le cahier des charges et les tarifs en vigueur.

L'autorité de la "lex contractus" qui s'attache à la Convention conclue avec l'embranché ne peut valoir que pour les premières, en raison de leur caractère d'ordre privé.

Ces clauses doivent, en conséquence, continuer à être appliquées, (sauf nouvel accord entre les parties) malgré l'entrée en vigueur d'un nouveau régime (En ce sens: Conseil d'Etat 13 mars 1925 - Annales 1925, page 89; Cassation Requêtes 4 mars 1890, D.P. 1891.1.228).

La S.N.C.F., substituée légalement dans les droits et obligations des anciens réseaux, ne peut, en l'absence de clause de révision ou de dénonciation dans le traité primitif, modifier unilatéralement les constitutions particulières de celui-ci.

Mais, pour toutes les clauses résultant du P.V. 29, chap. 2, en tant que les dites clauses dérivent elles-mêmes du cahier des charges, ce dernier doit être considéré comme un texte d'ordre public. Par suite si les pouvoirs publics en ont modifié la teneur, celle-ci doit donc s'imposer indistinctement au chemin de fer et aux usagers.



Nous citerons notamment, à l'appui de cette interprétation, un arrêt de la Cour de Paris du 20 décembre 1937 rendu dans une affaire Milau c/ Ch. de fer Etat (Gaz. du Palais 30/31 janvier 1938), lequel reconnaît expressément au cahier des charges le caractère d'un texte d'ordre public. Ce même caractère a été, en outre, implicitement consacré par un arrêt du Conseil d'Etat du 8 décembre 1916 et par un arrêt de la Cour de Cassation du 15 avril 1924 (D. 24-393)

En l'espèce, le décret-loi du 31 août 1937 a expressément prévu, dans son art. 7, la modification de l'art. 62 de l'ancien cahier des charges et, dans son art. 25, l'abrogation de toutes dispositions législatives ou réglementaires contraires au présent décret.

Le cahier des charges de 1857/75 étant ainsi devenu caduc le 31 décembre 1937, celui de la nouvelle concession s'impose seul depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1938.

Les embranchements particuliers, même antérieurs à cette date, sont, dès lors, régis automatiquement, non plus par l'art. 62 de l'ancien cahier des charges, mais par l'art. 38 de celui actuellement en vigueur pour les lignes exploitées par la S.N.C.F.

Cette solution doit s'appliquer aussi bien aux embranchements facultatifs qu'aux embranchements obligatoires.

De ce fait, dans les cas où des changements survenus nécessiteraient la passation d'un nouveau traité ou d'un



avenant, ces documents devraient se référer à l'article 38 du nouveau cahier des charges.

~~aux~~ <sup>aux</sup> nouveaux traités doivent intervenir entre le concessionnaire et la S.N.C.F., dont le siège social est à Paris, 88 rue St-Lazare, représentée par M. X ... ayant pouvoir, donné par décision du Conseil d'Administration en date du..... (ou par délégation.....).

Pour ce qui est des avenants, la S.N.C.F. y serait indiquée "agissant comme substituée dans les droits et obligations de l'ancien réseau, en vertu de l'art. 1<sup>er</sup> de la Convention du 31 août 1937, approuvée par décret-loi de même date, la dite Société représentée par..... (comme ci-dessus)".

La question posée par la Région de l'Est ayant un caractère d'ordre général, j'ai estimé qu'elle ne devait recevoir solution que par vos soins.

Je vous adresse ci-joint le dossier qui m'avait été communiqué et je pense que vous voudrez bien vous charger de le faire parvenir au Service Commercial de la dite Région avec vos instructions.

LE CHEF DU CONTENTIEUX

*Signé : Aurenge*



Ag B

Monsieur le Directeur de l'Exploitation  
de la Région du SUD-OUEST.

Vous avez bien voulu, le 27 décembre, m'adresser copie, à titre d'information, de la note que vous avez envoyée à Monsieur le Directeur Général au sujet des conventions passées le 4 février 1937 et le 28 décembre 1937 par la Compagnie d'Orléans avec l'Administration des Postes, au sujet du déplacement des nappes téléphoniques longeant la voie ferrée entre Tours et Bordeaux et de la mise en souterrain des nappes téléphoniques longeant la voie ferrée entre l'Avenue Thiers à Bordeaux et la gare de Bordeaux Benauges.

Ces conventions prévoyaient que les frais de ces déplacements seraient supportés par la Compagnie d'Orléans. L'Administration des Postes soutient que la S.N.C.F. doit restituer cette clause des conventions, nonobstant l'art. 23, § 7, du nouveau cahier des charges qui prévoit que ces frais de déplacement de lignes seront désormais supportés entièrement par l'Administration Postale.



Cette dernière prétend, en effet, que les conventions font la loi des parties, et qu'un cahier des charges postérieur à une convention ne peut, par <sup>son caractère</sup> unilatéral, avoir aucune influence sur cette convention.

Vous vous proposez de repousser cette argumentation en soutenant que le nouveau cahier des charges a une valeur légale qui le rend opposable aux tiers.

La thèse de l'Administration postale me paraît, comme à vous, inacceptable, et voici à mon sens l'argumentation qui peut lui être opposée.

Sans doute, en vertu de l'art. 1 de la Convention du 31 août 1937, la S.N.C.F. doit reprendre à son compte tous les contrats et arrangements conclus par les anciens Réseaux dans l'intérêt de l'exploitation du chemin de fer. La S.N.C.F. substituée dans les droits et obligations des anciens réseaux ne peut, en l'absence de clause de révision ou de dénonciation dans le traité primitif, modifier unilatéralement les clauses de celui-ci. Mais cette "lex contractus" qui s'impose à la S.N.C.F., comme à l'ancien Réseau, ne s'applique qu'aux clauses librement débattues entre contractants et non à celles inscrites obligatoirement dans la convention en vertu d'un texte légal.

Or, les anciens Réseaux étaient soumis, en ce qui concerne les frais de déplacement des lignes téléphoniques ou télégraphiques, à une stipulation expresse de



MINISTERE  
DES TRAVAUX PUBLICS

Paris, le 20 Décembre 1938

Direction générale  
des Chemins de fer  
et des Transports

LE MINISTRE

5° Bureau

Ligne de Tours à  
Bordeaux

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration  
de la Société Nationale des Chemins de fer.

Déplacement de  
lignes des P.T.T.

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint copie

Elec 90 -138

d'une lettre en date du 10 Décembre 1938 par laquelle  
M. le Ministre des P.T.T. appelle mon attention sur les  
modalités d'application de la convention du 4 Février 1937  
passée entre votre Société et l'Administration des P.T.T.  
pour le règlement des dépenses de transfert des lignes  
téléphoniques et télégraphiques situées en bordure de la  
voie ferrée de Tours à Bordeaux.

Je vous prie de vouloir bien, si rien ne s'y oppose,  
prendre toutes mesures utiles pour que les versements prévus à  
la dite convention soient effectués en temps voulu et me  
tenir informé de la suite donnée à la présente communication.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

Pour le Ministre et par autorisation  
Le Conseiller d'Etat  
Directeur Général des Chemins de fer et des  
Transports

Signé : CLAUDON



MINISTÈRE DES POSTES  
TELEGRAPHES ET TELEPHONES

REPUBLIQUE FRANÇAISE

-----  
Direction de  
Exploitation Téléphonique  
-----

5° Bureau  
1° Section

Paris, le 10 Décembre 1938

LE MINISTRE DES POSTES, TELEGRAPHES, TELEPHONES

à Monsieur le Ministre des TRAVAUX PUBLICS  
Direction Générale des Chemins de fer et des  
Transports (5° Bureau)  
246 Boulevard St-Germain - PARIS

Par lettre Elec. 90-138 du 16 Septembre dernier, vous avez appelé mon attention sur la nécessité de procéder, parallèlement aux travaux d'électrification des voies ferrées entre Châtellerault et Coutras, au déplacement des lignes télégraphiques et téléphoniques longeant ces voies, ainsi qu'il avait été arrêté dans une convention passée le 4 Février 1937 entre la Cie des Chemins de fer P.O.-Midi et l'Administration des P.T.T.

Le 29 Septembre 1938, j'ai eu l'honneur de vous faire connaître par lettre 1013-L/1500 que j'avais fait renforcer le personnel occupé à ces travaux et que des mesures complémentaires seraient prises pour que la reconstruction d'une nouvelle artère soit terminée dans un délai que vous indiquiez ; ces mesures sont sur le point d'être arrêtées.

Or, je suis informé que la Société Nationale des Chemins de fer français (Région Sud-Ouest) n'a pas encore versé la provision de 6 000 000 frs qui lui avait été demandée, il y a quelques mois, à titre de participation, prévue dans la convention susvisée, aux dépenses de transfert des lignes téléphoniques et télégraphiques.

.....



Je ne vous cacherai pas que si mes services ne peuvent compter sur la participation financière de la S.N.C.F. et selon les modalités qu'à fixées la convention du 4 Février 1937, ils se trouveront dans l'impossibilité matérielle et absolue de conduire dans les conditions que vous souhaitez des travaux de cette importance avec les seules ressources de leur budget annuel.

Aussi me vois-je contraint de formuler dès maintenant les plus expresses réserves quant à l'observation des délais que vous me demandez de respecter si la S.N.C.F. (Région du Sud-Ouest) diffère davantage le versement qu'elle a été sollicitée d'effectuer au titre de la convention du 4 février 1937 ainsi que ceux qui lui seront demandés ultérieurement pour des travaux du même ordre.

P. le Ministre des Postes, Télégraphes  
et Téléphones  
Le Directeur de l'Exploitation Téléphonique

Signature



C<sup>2</sup>  
A

note pour M. Calot

—

M. Calot voudra bien prendre  
connaissance des notes et études ci  
jointes -

Une divergence de vue existe  
entre les A.g. et le C.<sup>g</sup> sur  
l'applicabilité des mêmes critères  
des charges aux embranchements exist-  
ant avant le 1<sup>er</sup> janvier 1938

A votre appréciation.

17.2.38

3



m. d'arrêts  
comme n'être  
à mettre  
en évidence.  
15.2.38  
m

noté

C2

14751. RP

En ce qui concerne la 1<sup>re</sup> question  
traitée :

Deux thèses peuvent être soutenues :

A) Elle exposée par M. Hurel, s'appuyant sur  
la jurisprudence de la Cour de Cassation et le principe de  
la non rétroactivité des lois

L'art 62 de l'ancien Cahier des charges interait  
seul applicable, malgré la substitution de la SNCF, (sans  
accord entre les parties) aux embranchements particuliers con-  
cédés avant le 1<sup>er</sup> janvier 1938 -

B) Une seconde thèse s'appuyant sur le décret du  
31 août 1937 et tendant, elle, à <sup>(sa rétroactivité)</sup> ~~supplémentaire~~ obligatoire  
de l'art 38 du nouveau Cahier des charges à l'art 62 de l'ancien

En effet, dans son article 7, le dit décret prévoit :

" Un décret en conseil d'Etat ... établira avant  
le 1<sup>er</sup> janvier 1938, ..., le Cahier des charges ... et détermi-  
nera les modifications à apporter au cahier des charges annexé  
à la loi du 4 décembre 1875 et notamment aux articles 3 ...  
62, 68 et 69 du dit Cahier des charges ."

De plus l'art 25 prescrit :

" Sont abrogées toutes dispositions législatives ou  
réglementaires contraires au présent décret ."

— j'insérerais ici une parenthèse :

Une <sup>question</sup> ~~difficulté~~, présentant certaines similitude avec le  
cas présent, a déjà été examinée par dossier A.G. 160 E à  
l'occasion de la reprise par la C<sup>ie</sup> de l'Est de certaines lignes  
de l'A.G.

Mais, alors, la question se présentait d'une façon



23  
laquelle plus nette, puisque la Convention y afférente du  
1<sup>er</sup> octobre 1930, annexée à la loi du 8 juillet 1933 prévoyait  
l'application de plein droit aux lignes adhés "des lois... con-  
ventions, cahier des charges... en vigueur sur l'ensemble des  
réseau unionnaire" et précisait même "et en sera de même  
pour les embranchements particuliers reliés à ces réseaux."

Ainsi, pouvait on répondre alors sans hésitation:

La seule portée de la Convention "est donc de  
substituer de plein droit la réglementation <sup>adéquate</sup> en vigueur sur  
les ch. de fer de l'Etat... à celle des ch. de fer d'A. G. Sans  
en entretenir maintenues les clauses librement consenties  
en dehors de toute réglementation."

Ceci étant indiqué, ~~il faut~~ l'on pourrait  
noter que, du fait de l'abrogation par le art 25  
du décret du 31. Decr 1937 de "toutes dispositions législatives  
ou réglementaires contraires", joint et étant donné que  
le même décret a prévu spécialement la  
modification de l'art 62 de l'ancien  
cahier des charges, cet article <sup>62</sup> s'est  
trouvé abrogé lors de la promulgation ~~du~~  
~~nouveau Cahier des charges~~, par le décret  
du 31. décembre 1937 et du nouveau  
Cahier des charges modifié, par un  
art 38, l'art 62 précité.

Rappeler en marge de la Réponse  
les indications et le numéro ci-dessus.  
Ne traiter qu'une seule affaire  
dans la même lettre.  
R.C. SEINE 88-928  
TELEPHONE  
Gut. 13-61  
Inter spécial 5-48  
Compte de chèques-postaux : Paris 12-04

N°  
Bureau Commercial  
CONTENTIEUX & DOMAINE  
PARIS A ORLÉANS  
DE  
CHEMIN DE FER



Telles sont les 2 thèses en présence -

(Il faut dès l'abord bien préciser que les conventions particulières des traités d'embranchement antérieurs au 1<sup>er</sup> janvier 1938 ne sont pas modifiées du fait de la nationalisation de la SNCF -)

Le décret du 31 août 1937 permet-il de constater que l'art 62 ~~est abrogé~~ ne peut pas être appliqué aux embranchements unifiés avant l'entrée en possession de la S<sup>te</sup> Nationale?

Personnellement, je répondrais par la négative.

Il faut, en effet, à mon avis, se reporter au texte du nouvel article 38 et examiner si celui-ci a bien en vue de modifier le régime des raccordements existants.

Or, cela ne semble pas résulter de son libellé puisque, dès son premier paragraphe, c'est le ~~fait~~ temps "futur" qui est employé.

"La SN... sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire... qui demanderait..."

A défaut d'accord, il sera statué...  
des embranchements seront unifiés - -

- - -  
des installations spéciales à chaque embranche  
seront prévues par un traité à intervenir - - "

Et l'on a omis ??? d'indiquer que les embranchements existant avant une unification soumis à la réglementation du présent article -



(4)  
CHEMIN DE FER  
DE  
PARIS A ORLÉANS

CONTENTIEUX & DOMAINE

Bureau Commercial

N°

Rappeler en marge de la Réponse  
- les indications et le numéro ci-dessus.

Ne traiter qu'une seule affaire  
dans la même lettre.

R.C. SEINE 80-928

TÉLÉPHONE } Gut. 13-61  
Inter spécial 6-48

Compte de chèques-postaux : Paris 12-04

Paris le 19  
3<sup>bis</sup>, Rue d'Athènes (IX<sup>e</sup> arrondissement)

Par suite, selon moi, nous ne pouvons  
maintenir que le législateur ait eu en vue  
de modifier la réglementation des accords  
existants, puisque l'ensemble de l'art. 38 ~~semble~~  
paraît plutôt résumer pour l'avenir les  
~~accords~~ engagements qui sont ultérieurement  
demandés -

De ce fait, la situation me paraît être  
identique à celle qui a existé lors de la promulgation  
du Code des Douanes de 1875 et, en cas de motifs  
judiciaires, les principes sanctionnés par la loi de  
Consolidation dans ses articles de 1890 et 1900, risqueraient  
d'être retenus également contre la S.N.

2<sup>me</sup> question -

opinion  
Même ~~relation~~ que m. m. rille

la relation doit être la même pour les engagements  
facultatifs que pour les engagements obligatoires  
( Voir par analogie l'ancienne consultation  
13733 AP - /226 )

La suite de la consultation ne peut être examinée  
qu'autant qu'une relation aura été adoptée pour  
la 1<sup>re</sup> question traitée -

16.2.38 y



M. Hercé  
Comme suite à la note ci-jointe.  
16-2-38

C2

anci, mais la  
conclusion avec l'A.G., approu-  
vée par la loi de 1933 prouve  
qu'il y avait eu un accord  
sur les charges de l'Etat  
spécialement les embranchements  
particuliers.

D'ailleurs, "en tant qu'elles  
sont contraires."  
Mais l'art 38 n'a pas été  
que la cas des embranchements  
normaux, et constructifs,  
et si nous relevons, si nous  
disons que nous allions à un  
accord.

17.2.38  
7

Il convient, à mon avis, de s'en tenir à  
la Doctrine exposée dans notre lettre du 1<sup>er</sup> Décembre  
1933 (D<sup>n</sup> 160 A.G.-T.), relative à la réglementation  
applicable aux embranchements particuliers reliés aux  
lignes cédées par le Réseau d'Alsace et de Lorraine  
à la C<sup>ie</sup> de l'Est.

Adm. que nous l'explorons dans cette  
lettre, Ces anciens contrats de rattachement, qui sont  
des contrats de droit privé, subsistent, mais la réglementation  
officielle en vigueur sur le Ch-de fer de l'Est  
(Décrets, arrêtés, tarifs etc.) est substituée de plein  
droit à celle des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

La même solution me paraît devoir être  
adoptée en la présente affaire, le décret-loi du  
31 Août 1937 ayant prévu expressément que  
l'art-62 de l'ancien cahier des charges serait  
modifié (art. 7), et que toutes dispositions  
législatives ou réglementaires contraires au présent  
décret étaient abrogées. (art. 25)

A partir du 1<sup>er</sup> Janvier 1938, les embranchements  
particuliers <sup>exclus</sup> sont régis par l'art. 38 du "cahier  
des charges des lignes exploitées par la S.N.C.F.", et  
cet article est applicable même aux traités passés  
avant cette date, qu'il s'agisse d'embranchements  
obligatoires ou d'embranchements facultatifs.



Enfin, les changements survenus dans la circonstance des installations ou dans les conditions d'installation des embranchements (industrie différente du nouveau propriétaire) peuvent elles justifier la revivification de l'ancien traité.

Je ne le pense pas, à moins que ces changements ne modifient forcément les conditions d'exploitation de l'embranchement et l'application de l'ancien traité. Dans le cas contraire, un avenant serait seulement nécessaire pour tenir compte des modifications survenues.

Examinons, en dernier lieu, le cas inverse de l'embranchement Cypathy, dans l'hypothèse où les intéressés entendent continuer à être soumis à l'ancien traité.

M. et Mme<sup>re</sup> Schmidt, acquéreurs des établissements Cypathy, sont aux droits et obligations des anciens entrepreneurs. D'autre part, le nouveau commerce exercé par ces acquéreurs ne semble pas devoir modifier, d'une façon profonde, l'exploitation de l'embranchement.

Dans ces conditions, nous ne saurions envisager la revivification de l'ancienne convention et un avenant serait suffisant pour tenir compte des modifications survenues. Le préambule de cet avenant serait rédigé conformément aux indications précitées.

11/2/95

14.7.91 R.L./C.L.

Le Service de l'Exploitation, de la Région de Port nous consulte sur la régularisation de la situation offerte aux embranchements particuliers, concédés antérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 1899, compte tenu :

1) d'une part, de la substitution de la M.C.F. aux anciens réseaux.

2) d'autre part, des changements survenus soit dans les noms et qualités des propriétaires, soit dans la circonstance des installations, soit dans les conditions d'exploitation des embranchements.

Deux questions primordiales sont à examiner :

1) Un embranchement particulier concédé en vertu de l'article 52 du cahier des charges de l'ancien réseau est-il censé continuer à être régi par cet article, sous le nouveau régime de la M.C.F.

2) Une différence doit-elle être faite à ce sujet entre les embranchements particuliers obligatoires (désignés à l'article 52 précité) et les embranchements facultatifs, mais que le Réseau de l'Est a néanmoins concédés en les soumettant à l'article 52. ?

Pour la solution de ces questions, il conviendrait de se reporter aux principes et à la jurisprudence qui régissent les embranchements particuliers.

### 1<sup>re</sup> question

Le contrat d'embranchement est un contrat parlementaire et l'approbation de l'administration ne saurait en changer ni le caractère, ni la nature, ni la portée (Cass. 4 mars 1890 (D.P. 1891.1.284).

Par suite, comme toutes les conventions, la convention d'embranchement bénéficie de la clause de non-rétroactivité inscrite dans l'article 2 du C. Civil. (Cass. 13 janvier 1899. D.P. 1899.1.844 et 11 novembre 1901. D.P. 1903.2.213), sous réserve



(autographe)  
de l'interprétation qui pourrait être donnée à une convention particulière, basé sur l'intention présumée des parties.

C'est ainsi que dans un arrêt du 21 novembre 1900 (D.P. 1901-2. 989) la Cour de Cassation a jugé que "lorsqu'il est déclaré par les papes du fond que la concession faite, antérieurement au cahier des charges annexé au décret du 19 juin 1884, d'un embranchement particulier, n'a conféré au concessionnaire aucun privilège spécial, ces mêmes papes ont pu conclure de l'interprétation qu'ils donnaient ainsi à la Convention, que celle-ci n'avait pas dépouillé le concessionnaire de sa soumission aux conditions du cahier des charges et des tarifs ultérieurement publiés".

En l'espèce, les traités d'embranchement se réfèrent expressément à l'article 68 du cahier des charges ancien. Ils laissent donc continuer à être régis par cet article, à moins d'accord avec les intéressés, et la S.N.C.F., substituée legibus dans les droits et obligations des anciens réseaux, ne saurait unilatéralement modifier ces traités.

### 2<sup>e</sup>me question

Il n'est pas douteux que la même solution doit être appliquée aux embranchements facultatifs, considérés en vertu de l'article 68 du cahier des charges. Cela se trouve, d'ailleurs, confirmé par l'arrêt de Cassation du 14 novembre 1901 précité.

Il résulte de ces observations que deux cas peuvent être envisagés :

I. - Le concessionnaire de l'embranchement ou le nouveau propriétaire) ont d'accord pour la formation d'un nouveau traité se référant à l'article 68 du cahier des charges de la S.N.C.F. Dans ce cas, aucune difficulté.

Le traité serait passé entre le concessionnaire et la S.N.C.F., dont le siège social est à Paris, 88, rue H. Bayle,

représentée par M. le Président du Conseil d'Administration ou une personne ayant pouvoir dudit Conseil d'Administration. D'après les statuts de la S.N.C.F., et à moins d'interprétation particulière de pouvoirs, le Conseil d'Administration semble, en effet, seul habilité pour poser les traités en question.

II. - Le concessionnaire de l'embranchement ou le nouveau propriétaire, aux droits et obligations de l'ancien concessionnaire entend continuer à être soumis à l'ancien traité.

Sous réserve de l'examen de chaque cas particulier, la S.N.C.F. ne saurait imposer un nouveau traité non soumis à l'article 68 du cahier des charges ancien et d'une manière générale - en attendant à l'ancien traité - serait suffisant, semble-t-il, pour régulariser les modifications survenues.

Cet avenant serait passé entre l'intéressé et la S.N.C.F., dont le siège est à ---, agissant comme substitué dans tous les droits et obligations des anciens réseaux, en vertu de l'article 1<sup>er</sup> de la Convention du 31 août 1884, approuvée par décret. Ici de même note, l'absence de traités représentés par --- (comme ci-dessus).

En cas de changement de propriétaire et s'il s'agit d'un embranchement facultatif, ne pourrait-on cependant se refuser à continuer l'ancienne convention ? Il faut répondre par la négative, à moins que le traité n'ait été expressément passé "intéressé personnel" et qu'une clause de rétrocession existe en cas de changement de propriétaire ce qui doit être expressément prévu. L'article 20 des traités de la C<sup>ie</sup> de l'Est prévoit, entre, que les conditions particulières de ces traités sont faites pour une année, avec tacite reconduction l'année suivante, sauf dénonciation avec préavis d'un mois.

Cette clause ne vise que les conditions particulières du traité ; elle ne saurait, à elle seule, entraver, semble-t-il, la dénonciation du traité, si celle-ci n'est pas justifiée par un motif valable.



14.781 RP. / C2

Transmis à M. Larrault,  
conformément aux indications  
de Monsieur Calot, pour  
observations éventuelles.

11/2/38 *off*

C2

C2



## CONVENTION

Entre l'Administration des Postes, Télégraphes, et Téléphones;

Et la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans-Midi, au sujet de la mise en souterrain de l'artère aérienne des P.T.T. longeant la voie ferrée entre l'Avenue Thiers à Bordeaux et la gare de Bordeaux-Benauge.

-:-:-:-:-

Entre le Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones agissant au nom de l'Etat Français, d'une part,

Et Monsieur Henry GREARD, Directeur Général de la Compagnie des Chemins de fer de Paris-Orléans-Midi, dont le siège social est à Paris, Boulevard de l'Hôpital (Place Valhubert, N° 1) agissant au nom et pour le compte de cette Compagnie, d'autre part.

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Article 1er - La Cie des Chemins de fer de Paris à Orléans-Midi a demandé à l'Administration des P.T.T. d'effectuer la mise en souterrain des nappes téléphoniques P.T.T. longeant la voie ferrée entre l'Avenue Thiers à Bordeaux et la gare de Bordeaux-Benauge.

Article 2 - Les lignes téléphoniques et les fils télégraphiques des P.T.T. longeant la voie ferrée entre les points précités seront transférés dans des câbles souterrains à poser sur la section visée à l'article 1er.

Article 3 - Les dépenses imputables à la Compagnie sont les suivantes :

1°) - La totalité des frais de démolition des lignes et des frais de reconstruction des lignes d'abonnés du réseau de Cenon empruntant l'artère déplacée.

2°) - La totalité des frais de travaux de terrassement, de fourniture et de pose des canalisations nécessitées par les traversées de routes ou de la voie ferrée, de fourniture et de pose des câbles.

Ces dépenses comporteront :

- a) les frais de main-d'oeuvre (traitement, salaires et indemnités),
- b) la valeur du matériel fourni,
- c) la valeur des achats et des frais de transport,

.....



Le montant de ces dépenses est fixé à 131.347f  
(Cent trente et un mille trois cent quarante sept francs .

Article 4 - La valeur du matériel récupéré appartenant à l'Administration (poteaux, fils, ferrures) sera déduite du montant des dépenses à la charge de la Compagnie.

La valeur de ce matériel récupéré est fixée à 26.620 frs (Vingt six mille six cent vingt francs).

Article 5 - Le montant des dépenses à la charge de la Compagnie, déduction faite de la valeur du matériel récupéré, soit 104.727 frs (Cent quatre mille sept cent vingt-sept francs) sera versé par la Compagnie à raison des 11/12èmes, soit 96.000 frs (Quatre vingt seize mille francs) avant le commencement des travaux et le solde à l'issue des travaux.

Article 6 - Les frais de timbre de la présente convention sont à la charge de la Compagnie P.O.-Midi.

Fait triple à Paris, le 28 Décembre 1937.

escvle

Le Directeur Général  
de la Cie des Chemins de fer P.O.-MIDI,  
Lu et Approuvé :

Signé : HENRY-GREARD.

APPROUVE,  
Paris, le 28 Mars 1938.  
Le Ministre des Postes, Télégraphes  
et Téléphones  
et par délégation,  
Le Directeur de l'Exploitation  
Téléphonique,

Signé : LANGE.

Inscrit au Cabinet  
sous le n° 1741

Certifié conforme,  
P. LE CHEF DE BUREAU,

Signé : ILLISIBLE.

escvle



PARIS, le 26 DEC 1938

173 (S.E.)  
DIVISION DES ETUDES

Monsieur le Directeur Général,

Electrification TOURS-BORDEAUX - Déplacement des lignes de télécommunication.

J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-jointes, deux lettres qui m'ont été adressées par Monsieur le Ministre des P.T.T., et qui ont trait, toutes les deux, aux déplacements des lignes téléphoniques de l'Etat et de la S.N.C.F. (lignes mixtes sur appuis communs), nécessités par l'électrification de la section TOURS-BORDEAUX.

- 7 -

La première, en date du 7 Décembre 1938, pose en principe que les conventions passées entre les Compagnies de chemin de fer et l'Administration des P.T.T. antérieurement au 1er Janvier 1938 restent valables, même si les travaux <sup>seuls</sup> exécutés postérieurement à cette date, et malgré les nouvelles dispositions insérées à l'article 28 du cahier des charges de la S.N.C.F.

Les deux conventions visées dans cette lettre sont :

1<sup>o</sup> - Une convention en date du 28 Décembre 1937 (copie ci-jointe), ayant fait l'objet, à la même date, d'un avis favorable de la Commission des Marchés, relative à la mise en câble des fils de l'Etat entre l'avenue Thiers à BORDEAUX et la gare de BORDEAUX-BENAUZE.

Les travaux étaient évalués à 105.000 Frs., une provision de 96.000 Frs. nous avait été demandée par lettre du 25 Mai 1938, et j'avais invoqué l'application de l'article 28, par lettre du 2 Août.

Ces travaux sont d'ailleurs terminés.

2<sup>o</sup> - Une convention (copie ci-jointe), en date du 4 Février 1937, relative au déplacement des nappes téléphoniques longeant les voies entre TOURS et BORDEAUX,

.....  
Monsieur LE BESNERAIS, Directeur Général de la Société Nationale des Chemins de Fer Français - 88, rue St Lazare, PARIS.



nappes mixtes comprenant à la fois des fils de l'Etat et des fils du chemin de fer.

Cette convention n'a pas été soumise à la Commission des Marchés, suivant les errements suivis à cette époque par les Réseaux pour les traités passés avec les Administrations de l'Etat.

Le montant des travaux était évalué à 17.000.000 Frs.

Ceux-ci sont loin d'être terminés; on peut dire qu'entre POTTIERS et COUTRAS, il n'a été exécuté, jusqu'ici, que des déplacements provisoires, permettant de poser les supports des lignes de contact, mais mettant les fils de l'Etat et les nôtres dans une situation précaire, facilitant des dérangements et ne permettant pas une exploitation satisfaisante. D'autre part, les circuits nouveaux nécessaires pour notre exploitation électrique ne sont pas posés, et nous vivons avec des circuits d'emprunt qui sont loin de rendre tous les services qu'on pourra tirer des circuits définitifs.

Cette situation a fait l'objet de la lettre ci-jointe, en date du 16 Septembre 1938 de M. le Ministre des Travaux Publics à M. le Ministre des P.T.T., et de la réponse de ce dernier, en date du 29 Septembre 1938 (ci-joint copie).

La deuxième lettre de M. le Ministre des P.T.T., traite, sous réserve qu'un accord intervienne entre la S.N.C.F. et l'Administration des P.T.T. pour le règlement des dépenses" des mesures à prendre pour organiser les chantiers en vue de terminer les travaux dans le courant du mois d'Octobre 1939.

Il nous est demandé, en particulier, d'assurer des transports de personnel et de matériel pour que les équipes de travaux puissent faire effectivement huit heures de travail par jour, sur chaque chantier.

Les deux lettres dont il s'agit ont été signées, pour le Ministre, par M. LANGE, Directeur de l'Exploitation téléphonique à PARIS, aussi j'adresse à celui-ci une réponse d'attente en ce qui concerne la validité des anciennes conventions et un accord de principe sur les mesures envisagées pour organiser au mieux les chantiers (lettre dont ci-joint copie).

Par ailleurs, la question de la validité des conventions antérieures au 1er Janvier 1938 et contraires à l'article 28 du cahier des charges de la S.N.C.F., étant d'ordre tout à fait général et ayant fait, croyons-nous, l'objet d'un examen des services du Contentieux

....

du Ministère des P.T.T., j'adresse copie de cette lettre et des pièces jointes au Service du Contentieux et au Service Central des Installations Fixes.

LE DIRECTEUR DE L'EXPLOITATION,



Copie transmise à Monsieur AURENGE,  
Chef du Service du CONTENTIEUX.

A titre d'information.

/12/38

Le Directeur de l'Exploitation,



## C O N V E N T I O N

entre l'Administration des P.T.T. et la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans au sujet du déplacement des lignes télégraphiques et téléphoniques longeant la voie ferrée TOURS-BORDEAUX.

-----

Entre le Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones agissant au nom de l'Etat français.

et Monsieur HENRY-GREARD, Directeur Général de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans, dont le siège social est à PARIS, Boulevard de l'Hôpital (Place Valhubert N° 1) agissant au nom et pour le compte de cette Compagnie.

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

ARTICLE 1er.— La Compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans a demandé à l'Administration des P.T.T. d'effectuer le déplacement des nappes téléphoniques longeant la voie ferrée entre TOURS et BORDEAUX pour que les règles fixées par l'Arrêté Ministériel du 30 Avril 1935 soient observées après électrification de cette voie ferrée.

En outre, la Compagnie a demandé la pose d'un certain nombre de fils pour les besoins de son exploitation.

ARTICLE 2.— L'une des deux lignes aériennes existantes sera déposée et l'autre sera déplacée et transformée pour recevoir l'ensemble des conducteurs des deux lignes et les nouveaux fils affectés au service de la Compagnie.

Toutefois, la plupart des fils télégraphiques seront transférés des câbles souterrains existants, au moyen d'installations de télégraphie harmonique.

De plus, entre COUTRAS et BORDEAUX tous les circuits téléphoniques existants seront transférés soit dans le nouveau câble à poser entre ces deux Villes, soit sur route ou sur les artères longeant la voie ferrée BORDEAUX PARIS du Réseau de l'Etat.

ARTICLE 3.— Entre TOURS et COUTRAS, il sera attribué à la Compagnie P.O.-MIDI, sur chacune des traverses, les deux groupes côté voie, à partir de COUTRAS jusqu'à BORDEAUX l'artère ne comportera plus que des fils de la Compagnie à l'exception de dix fils télégraphiques maintenus en aérien.

.....



ARTICLE 4.- Les dépenses imputables à la Compagnie sont les suivantes :

1°- la totalité des frais de démolition des lignes et des frais de déplacement et de reconstruction de l'artère unique.

2°- la fourniture et la pose de nouveaux conducteurs pour la Compagnie.

3°- les 2/5 des frais de consolidation de la nouvelle artère jusqu'à COUTRAS. A partir de cette dernière Ville et jusqu'à BORDEAUX les frais de consolidation seront répartis proportionnellement au nombre de fils appartenant à chacun des deux services.

Ces dépenses comporteront :

a) les frais de main-d'oeuvre (traitement, salaires et indemnités).

b) la valeur du matériel fourni.

c) la valeur des achats et des frais de transport.

Le matériel récupéré appartenant à la Compagnie lui sera rendu.

4°- une somme forfaitaire de 1.380.000 francs représentant les frais de transfert dans les câbles des fils télégraphiques.

5°- une somme forfaitaire de 1.600.000 francs représentant les frais de transfert dans le nouveau câble BORDEAUX-COUTRAS, des circuits téléphoniques existants sur les lignes aériennes longeant la voie ferrée entre ces deux Villes.

ARTICLE 5.- Les deux sommes forfaitaires indiquées ci-dessus seront versées par la Compagnie avant le commencement des travaux ainsi qu'une provision représentant les 11/12 du montant présumé des travaux à exécuter avant le 31 Décembre de l'année dans laquelle seront entrepris les dits travaux.

Au début de chaque année, qui suivra une nouvelle provision, fixée comme à l'alinéa précédent sera constituée en vue des travaux à exécuter avant le 31 Décembre.

A la fin de chaque année, la situation sera régularisée par la présentation à la Compagnie débitrice d'états dont le montant représentera les dépenses réellement faites majorées de 10 % à titre de frais généraux. Si ce montant de dépenses est supérieur à la provision constituée, la Compagnie paiera la différence, dans le cas contraire, la différence sera déduite de la prochaine provision à constituer.

ARTICLE 6.- Les frais de timbre de la présente convention seront à la charge de la Compagnie P.O.-MIDI.

.....



ARTICLE 7.- Les frais de remaniements provisoires effectués entre BORDEAUX et COUTRAS jusqu'au 30 Novembre 1937 seront supportés par moitié par la Compagnie et l'Administration des P.T.T. Toutefois le maximum de dépenses à la charge de cette dernière pendant la période considérée ne dépassera pas 250.000 Frs. Après le 30 Novembre 1937 les frais de remaniements provisoires en question seront complètement à la charge de l'Administration des P.T.T.

ARTICLE 8.- La valeur du matériel récupéré appartenant à l'Administration (poteaux, fils, ferrures) sera déduite du montant des dépenses à la charge de la Compagnie.

L'estimation de la valeur du matériel récupéré sera faite sur les bases suivantes :

- 1°- pour les poteaux à 50 % du prix de la série administrative.
- 2°- pour les fils de cuivre réutilisables de 2 mm, 5 et 3 mm. à 95 % du prix de la série administrative.
- 3°- pour les fils de cuivre non réutilisables de 2 mm, 4, 4 mm, 5, 5 mm. à 50 % du prix de la série administrative.
- 4°- pour les ferrures réutilisables, à 80 % du prix de la série administrative.
- 5°- pour les ferrures non réutilisables de type périmé à 1 % du prix de la série administrative.

Les prix de la série pris pour base seront ceux de la série administrative en cours pendant la dépose du matériel précité.

Fait triple à PARIS, le 4 Février 1937  
P. le Ministre des Postes,  
Télégraphes et Téléphones  
et par délégation,  
Le Conseiller d'Etat  
Directeur des Services Techniques du  
Cabinet,  
Signé : Illisible.

P. Le Directeur Général  
de la Compagnie des Chemins  
de fer P.O.-MIDI  
Le Directeur Général Adjoint,  
Signé : LECLERC du SABLON.



Paris, le

17/8E)

DIVISION DES ETUDES  
-----

Monsieur le Directeur,

Electrification TOURS - BORDEAUX.-  
Déplacement des lignes de télécommunication.-

J'ai reçu récemment deux lettres de M. le Ministre des P.T.T. relatives aux travaux de déplacement des lignes de télécommunication entre TOURS et BORDEAUX.

La première (5ème bureau - 1ère section - n° 1234 K) traite de la validité des conventions antérieures au 1er janvier 1938, malgré les dispositions de l'article 28 du cahier des charges de la S.N.C.F.

Je ne partage pas le point de vue formulé par M. le Ministre des P.T.T., car je considère que le cahier des charges de notre Société, établi en exécution de l'article 7 du décret-loi du 31 août 1937 a une valeur légale qui le rend opposable aux tiers, quelles que soient les conventions antérieures.

Toutefois, cette question dépasse le cadre de la Région, aussi je la sou mets à notre Direction Générale qui fera connaître, dès que possible, le point de vue définitif de notre Société à Monsieur le Ministre des P.T.T.

La deuxième (n° 1282 L/1500), traite des mesures à prendre pour assurer le transport sur les chantiers du personnel et du matériel en vue d'obtenir le meilleur rendement possible de la main d'oeuvre.

Les mesures envisagées ne soulèvent aucune objection de principe de ma part, mais elles nécessitent une étude de détail qui ne peut être faite que par nos services locaux. Je vous demanderai de bien vouloir inviter vos agents

.....

Monsieur LANGE, Directeur de l'Exploitation Téléphonique - 103, rue de Grenelle, PARIS (7ème).-



chargés de l'organisation de ces chantiers à se mettre en rapport avec M. LEFORT, Ingénieur Adjoint à Poitiers, qui est chargé de l'étude de cette question.

Nous chercherons à donner à votre Administration toutes les facilités compatibles avec notre exploitation normale ; nous envisageons même d'effectuer, par route, certains transports de répartition de personnel ou de matériel qui ne pourraient être faits économiquement par fer, étant entendu que toutes les dépenses que nous avons engagées depuis le 1er janvier 1938 ou que nous allons engager par la suite entreront en ligne de compte pour la répartition des frais de déplacement des artères Tours-Bordeaux postérieurs au 1er janvier 1938 sur les bases qui seront finalement arrêtées d'accord entre notre Société et le Ministère des P.T.T.

Je pense que vous serez d'accord pour que les questions financières qui restent à régler n'entravent pas la marche des travaux, dont l'exécution, aussi rapide que possible, est nécessaire pour assurer dans des conditions satisfaisantes le fonctionnement des services publics dont nous sommes l'un et l'autre chargés.

Je suis d'ailleurs disposé à faire régler, dans les conditions qui vous paraîtraient désirables, la part des travaux qui de toute façon incombera à notre Société, sur la base du projet de convention adressé à M. le Ministre des P.T.T. par notre Président, le 31 août 1938.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

LE DIRECTEUR DE L'EXPLOITATION,



P I E C E S  
jointes à l'appui

de la lettre 173 (SE)

à Monsieur Accrue Chef du Bureau

de Constantine



D'autre part, je me permets de vous faire observer qu'aux termes de l'article 6 du décret-loi du 31 Août 1937 portant réorganisation du régime des chemins de fer "La Société Nationale sera substituée dans les droits des Compagnie du Nord ..... etc..... en ce qui concerne la faculté d'expropriation et des autres droits attachés à la domanialité publique du chemin de fer".

La substitution dans les droits a, comme corrélatif nécessaire, la substitution dans les obligations.

Or, en admettant même que la Compagnie des Chemins de Fer P.O.-MIDI ait continué d'exister, un cahier des charges de la dite Compagnie de rédaction postérieure à la convention intervenue, n'aurait, de par son caractère unilatéral, aucune influence sur cette convention.

Dès lors, mon Administration estime être fondée à réclamer, sur les bases des conventions existantes : 28 Décembre précité et 4 Février 1937 visant l'ensemble des déplacements des artères entre Tours et Bordeaux, le remboursement des sommes avancées par elle pour les dits déplacements.

Je vous serais, en conséquence, particulièrement obligé de vouloir bien donner toutes instructions utiles à vos Services en vue du versement, dans le plus bref délai possible, des provisions de 96.000 Frs. visés plus haut et de 6 millions demandés par ma lettre N° 1333-K du 4 Janvier dernier en vue de l'exécution en 1938 des travaux de déplacement des lignes entre Tours et Bordeaux.

Je vous serais également reconnaissant de vouloir bien prescrire à vos Services locaux intéressés d'accepter après vérification, les états N° 1064 des avances faites qui leur sont présentés par les Services de mon Administration en application des dites conventions.

P. LE MINISTRE DES POSTES, TELEGRAPHES  
ET TELEPHONES,  
LE DIRECTEUR DE L'EXPLOITATION TELE-  
PHONIQUE,

Signé : LANGE.



MINISTERE  
DES  
POSTES, TELEGRAPHES  
ET TELEPHONES

Direction de l'Ex-  
ploitation Téléphonique

5ème Bureau

1ère Section

N° 1234-K

Votre référence 03408  
du 2/8/1938

Versement de provisions  
pour le déplacement des  
lignes de télécommunica-  
tion entre Tours et  
Bordeaux

REPUBLIQUE FRANCAISE

B.C. N° 30595  
D.E. N° 11920b

PARIS, le 7 Décembre 1938  
20, avenue de Ségur (7ème)

Le Ministre des Postes, Télégraphes  
et Téléphones

à Monsieur le Directeur de la Société  
Nationale des Chemins de Fer Français  
Région du Sud-Ouest  
Service de la Voie et des Bâtiments  
Service Général - Comptabilité  
1, Place Valhubert - PARIS - (13ème)

A l'occasion d'une demande de versement d'une provision de 96.000 Frs. que mon Administration vous a adressée en exécution de la convention du 28 Décembre 1937, visant la mise en souterrain de l'artère téléphonique longeant la voie ferrée entre l'avenue Thiers à Bordeaux et la gare de Bordeaux-Benauge, vous avez bien voulu me faire connaître qu'en raison de l'application, depuis le 1er Janvier 1938, du nouveau cahier des charges de votre Société, il ne vous était pas possible d'effectuer ce versement.

Vous estimez, en effet, que les travaux prévus à la convention précitée entrent dans la catégorie de ceux visés par l'article 28, § 7, de votre cahier des charges, et que ces travaux ayant été effectués après le 1er Janvier 1938, les dépenses en résultant doivent rester à la charge de mon Administration.

J'ai l'honneur de vous faire connaître, après examen de la question, que tel n'est pas mon avis.

En effet, les rapports de mon Administration avec votre Société dans la présente affaire, sont régis par une convention très claire qui manifeste nettement la commune volonté des parties.

Or, votre Société n'ignore certainement pas que "les conventions ..... tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites". Toute clause étrangère à la convention est donc inopposable aux co-contractants, étant remarqué au surplus que le nouveau cahier des charges, auquel prétend se référer votre Société, ne contient aucune disposition rétroactive.

.....



Ministère  
des Postes, Télégraphes  
et Téléphones

Direction  
de l'Exploitation Téléphonique

Section Technique

N° 1282-L/1500

REPUBLIQUE FRANCAISE

---:---:---

Paris, le  
20, Avenue de Ségur (7e)

Le Ministre des Postes, Télégraphes et  
Téléphones,

à Monsieur le Directeur Général de la Société  
Nationale des Chemins de fer Région SUD-OUEST  
88, Rue Saint-Lazare, PARIS.-

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'à la demande de M. le Ministre des Travaux Publics, j'ai pris les mesures utiles pour que le déplacement des artères télégraphiques et téléphoniques bordant à l'Est les voies ferrées électrifiées entre Poitiers et Coutras soit terminé dans le courant du mois d'Octobre prochain, et que la suppression des artères qui se trouvent à l'Ouest des mêmes voies soit terminée à la fin de l'année 1939.

Sous la réserve qu'un accord interviendra entre la S.N.C.F. et mon Administration pour le règlement des dépenses, le personnel nécessaire sera envoyé dans les départements de la Vienne et de la Charente en vue de l'observation de ces délais.

Ce personnel est particulièrement nombreux. Il comprendra, en ce qui concerne les agents des P.T.T. :

- au Nord de Poitiers (entre Poitiers et Dissay) .....	72 agents
- au Sud de Poitiers (entre Poitiers et Epanvilliers) .....	55 agents
(entre Epanvilliers et Ruffec) .....	28 agents
- au Nord d'Angoulême (entre Angoulême et Ruffec) .....	61 agents
- au Sud d'Angoulême (entre Angoulême et Chalais) .....	77 agents
(entre Chalais et Coutras) .....	55 agents

A ces nombres s'ajouteront des ouvriers de plusieurs entreprises privées, chargés de l'arrachage des appuis anciens et de la plantation des nouveaux.

.....



En raison des difficultés de logement d'un aussi nombreux personnel, il y a lieu d'envisager son retour aux lieux de résidence (Poitiers, Angoulême, Coutras ou Bordeaux) en fin de journée et son transport sur les chantiers chaque matin.

Le délai fixé ne pourra être tenu que si les horaires des trains qu'emprunteront les équipes sont tels qu'elles puissent faire effectivement huit heures de travail par jour sur chaque chantier. Dans ce but, j'ai l'honneur de vous demander si vous pensez pouvoir donner votre adhésion aux propositions suivantes :

1°) Dans le département de la Vienne, au Nord et au Sud de Poitiers, circulerait chaque jour ouvrable un train spécial emmenant les ouvriers sur les chantiers (ou à proximité) et les ramenant le soir à Poitiers. Les horaires de ces trains, la durée des périodes pendant lesquelles ils auraient à circuler, les points d'arrêt seraient fixés par accord entre vos Services locaux à Poitiers et le Directeur des P.T.T. du département de la Vienne.

2°) Dans le département de la Charente, au Nord et au Sud d'Angoulême, les trains normaux permettront à nos équipes d'effectuer la journée de huit heures de travail, à la seule condition que dans certaines sections, ils puissent s'arrêter exceptionnellement et pendant une certaine période aux sémaphores les plus rapprochés des chantiers. Ces arrêts seraient déterminés après accord entre vos Services locaux à Angoulême et le Directeur des P.T.T. de la Charente.

3°) Enfin, le ravitaillement des chantiers en matériel nécessite des moyens de transports importants. Ces moyens seraient :

Pour chaque chantier, une draisine qui y serait affectée en permanence, le matin, et qui serait utilisée pour le transport du fil, des ferrures diverses (traverses, consoles avec isolateurs) et du matériel de consolidation (haubans, tiges...). Le nombre de draisines serait de cinq, savoir :

- une au nord de Poitiers,
- une au Sud de Poitiers (desservant 2 chantiers),
- une au nord d'Angoulême,
- deux au sud d'Angoulême (desservant 2 ou 3 chantiers).

Dans le cas où les draisines pourraient également circuler l'après-midi, il en suffirait d'une affectée à Poitiers (desservant les chantiers Nord et Sud) et de deux affectées à Angoulême.

En outre, le ravitaillement en poteaux et en plaques d'ancrage serait fait par un train spécial que chaque Directeur des P.T.T. demanderait une semaine ou deux



à l'avance à vos services de Poitiers et d'Angoulême.

Je vous serais très obligé de bien vouloir me faire connaître si vous pouvez accorder aux services de mon Administration les facilités énumérées dans ces trois paragraphes, et, dans l'affirmative, de bien vouloir donner les instructions utiles à vos représentants locaux. Ces facilités permettront d'éviter une importante cause de retard dans l'exécution des travaux dont le commencement est prévu dans le début du mois de Janvier, sous la réserve que les questions d'ordre financier étant réglées, le recrutement du personnel auxiliaire aura pu être achevé.

P. LE MINISTRE des Postes, Télégraphes  
et Téléphones,  
Le Directeur de l'Exploitation Téléphonique,

Signé : LANGE.



Paris, le 29 Septembre 1938.

B.C. 13.995<sup>2</sup>  
N° de Don 06270

D.E. 11.701<sup>b</sup>

Le Ministre des Postes, Télégraphes  
et Téléphones,

à Monsieur le Ministre des Travaux Publics (Direction  
Générale des Chemins de fer et des Transports -  
5e Bureau).

Réponse à la lettre N° 90-138 du 16-9-38.  
-----

Les travaux à exécuter par l'Administration des P.T.T. sur les artères situées dans les emprises de la voie ferrée Tours-Bordeaux comprennent le déplacement de la ligne Est (sur laquelle sont transférés tous les fils P.T.T. et S.N.C.F.) et la suppression de la ligne Ouest dont les fils sont inutilisés.

Les premiers sont les seuls urgents. Ils sont complètement terminés entre Tours et Châtellerault. Entre Châtellerault et Poitiers, il ne reste que 3 kilomètres de ligne à déplacer. Entre Poitiers et Angoulême, il restera 50 Kms à déplacer à la date du 1er Janvier. Enfin, dans la section Angoulême-Coutras, les travaux de reconstruction définitive restent à faire.

J'ai l'honneur de vous informer que j'ai fait renforcer le personnel occupé à ces travaux, à deux reprises, dans le courant des mois de Juin et d'Août. Je puis vous donner l'assurance que des mesures complémentaires ont été ordonnées, si nécessaire, pour que la reconstruction de la ligne Est soit terminée dans le délai que vous indiquez.

En outre, des précautions spéciales sont prescrites aux Chefs de chantier pour éviter de causer des dérangements au cours de déplacements provisoires. Ces derniers sont d'ailleurs terminés au nord d'Angoulême; les dérangements ne peuvent donc se produire de ce fait, dans la section Tours-Angoulême.

En ce qui concerne la section Angoulême-Coutras, je donne les instructions utiles pour qu'ils soient évités. Il y aurait également intérêt à ce que toutes recommandations utiles soient faites à ce sujet aux entrepreneurs chargés de l'implantation des pylônes destinés à soutenir les caténaires.

P. le Ministre et par délégation,  
Le Conseiller d'Etat,  
Directeur Général des Services du Cabinet,  
Signé : André BOUFFARD.



Paris, le 16 Septembre 1938.

-----  
Direction Générale  
des Chemins de fer  
et des Transports  
-----

5ème Bureau  
-----

Electrification  
-----

REGION SUD-OUEST  
-----

-----  
Ligne de Tours à Bordeaux  
-----

Déplacements  
des lignes des P.T.T.  
-----

Elec. 90 - 138

Le Ministre,

à

Monsieur le Ministre des Postes, Télégraphes  
et Téléphones (Direction de l'Exploitation  
téléphonique), 103, Rue de Grenelle, Paris  
(7e)

Les travaux d'électrification de la ligne de Tours à Bordeaux entraînent, ainsi que vous le savez, le déplacement de certaines nappes P.T.T. longeant les voies, déplacement qui a donné lieu à une convention passée le 4 Février 1937 entre la Compagnie d'Orléans et l'Administration des P.T.T. La Société Nationale des Chemins de fer vient de me faire connaître que les travaux à exécuter par l'Administration des P.T.T. étaient très en retard sur les travaux d'électrification proprement dits; en particulier, sur la section de Châtellerault à Coutras, qui dépend de la Direction des P.T.T. de Limoges, 30 km. seulement, sur une longueur totale de 228 Km. seraient achevés au bout de seize mois de travail. Cette situation a nécessité le recours à des déplacements provisoires qui rendent précaire le fonctionnement des circuits de signalisation ou de télécommunication et donnent lieu à de nombreux dérangements et incidents.

J'ai l'honneur d'attirer tout spécialement votre attention sur cette situation regrettable, à laquelle il importe de remédier d'urgence; vous serez certainement d'accord avec moi pour estimer qu'il est absolument essentiel que les travaux effectués par l'Administration des P.T.T. suivent la cadence des travaux d'électrification proprement dits et qu'ils peuvent et doivent être achevés dans le délai maximum de un an. Je vous demande de bien vouloir prendre les mesures qui s'imposent pour que les travaux qui incombent à l'Administration des P.T.T. soient achevés en temps voulu.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,  
Signé : A. de MONZIE.



Le présent dossier qui pour  
l'instant ne nous est envoyé  
qu'à titre documentaire, soulève  
une question de principe : celle  
de savoir si le Calvier des charges  
de la S.N.C.F. rend caduques des  
conventions antérieures, dont certaines  
dispositions seraient en contradiction  
avec le dit Calvier.

Si un débat doit s'instituer  
à ce sujet avec l'administration des  
P.T.T., il ne semble qu'il y aura  
là une question de ressort des  
A.G. à qui le dossier pourrait,  
en conséquence, être confié dès  
maintenant.

Je vous prie de m'en aviser.  
AP

D. M. L.  
D. M. L.  
D. M. L.

R



SERVICE COMMUN DU CONTENTIEUX

1<sup>re</sup> Division

AFFAIRES GÉNÉRALES

B

N°

4358 B

5 janv. 1939

Réseau

Agent

(Service

)

OBJET DE LA CONSULTATION

~~Art 106 du Code de Commerce et impôts sur~~  
Responsabilité du mari dans la circulation au  
bus pour femme de ménage séparée civile,  
mari vivant avec lui.

Références :

Observations :

D<sup>re</sup> N° 4358 B, Aff. :



# SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RÉGION DU NORD

DIRECTION  
DE  
L'EXPLOITATION

18, Rue de Dunkerque  
PARIS - X°

Tél : TRUDAINE  
99-40, 99-41, 99-42, 99-43  
Inter 33

Adresse Télégraphique  
NAFERNORD

le

4 - 1 -

1939

Cher Monsieur AURENCE,

Voulez-vous me permettre de vous poser la petite question de droit  
suivante :

L'article 106 du Code Général des Impôts directs et taxes assimilées  
dispose que :

" Chaque chef de famille est imposable tant en raison de ses revenus  
" personnels que de ceux de sa femme et des autres membres de la famille  
" qui habitent avec lui.  
" Toutefois, le contribuable peut réclamer des impositions distinctes:  
" 1°.- Pour sa femme lorsqu'elle est séparée de biens et ne vit pas avec  
" lui;  
" .....

Comment cette obligation pour le mari de déclarer, sous la foi du  
serment, les revenus de sa femme séparée de biens <sup>habitant avec lui</sup>, peut-elle se concilier  
avec le plein exercice, par la femme, de sa capacité civile et l'impossi-  
bilité pratique, pour le mari, de contrôler les revenus qu'il doit ainsi  
déclarer ?

Comment le mari peut-il se garantir contre le risque de surtaxe  
qu'il encourt en déclarant, de bonne foi, pour sa femme, des revenus  
inférieurs à la réalité ?

Veuillez agréer, Cher Monsieur AURENCE, l'expression de mes senti-  
ments les meilleurs.

Monsieur AURENCE,  
Chef du Service du Contentieux,  
Société Nationale des Chemins de fer français  
88, Rue St-Lazare, PARIS.-

*Terry.*  
Terry. Directeur /pal



19 janvier 9

AG<sup>B</sup>

Cher Monsieur,

Vous avez bien voulu me demander de vous indiquer comment le mari peut se garantir contre le risque de surtaxe qu'il encourt en déclarant, de bonne foi, des revenus inférieurs à la réalité pour sa femme séparée de biens, mais habitant avec lui.

Cette obligation de déclaration pour le mari vous paraît se concilier mal avec le plein exercice de la capacité civile de la femme séparée de biens.

Il est exact que le contrôle des revenus de la femme peut être sous ce régime, difficile pour le mari. Mais il ne faut pas oublier qu'il reste le chef de famille, qu'il doit, fût-ce par tous moyens de droit obtenir des renseignements sur les ressources de sa femme qui est obligée de contribuer proportionnellement à ses facultés aux frais du ménage et de l'éducation des enfants (art. 214 du C.Civ.). Le consentement du mari est, d'autre part, toujours requis pour l'aliénation des immeubles de la femme (art. 1449 C.Civ.).

Monsieur TERNY, Inspecteur Principal  
Direction de l'Exploitation  
de la Région NORD.



De toutes façons, tant qu'une séparation de corps n'est pas intervenue et que la femme n'a pas obtenu une résidence séparée, la mari est tenu de déclarer sous sa responsabilité les revenus du ménage.

Toutefois, l'article 141 du Code général des impôts directs, reproduisant une disposition de la loi du 30 juillet 1934 décide que désormais la femme séparée de biens et vivant avec son mari est solidairement responsable du paiement de l'impôt général sur le revenu établi au nom de ce dernier. Cette solidarité rend la femme responsable, comme le mari, d'une évaluation inexacte de ses propres revenus et est de nature à atténuer grandement le risque que vous signalez.

Votre bien dévoué,

*Signé : Aurenge*



## 1<sup>re</sup> Division

(Service

Neuve ou 30 Août 1935.  
nous sommes aussi intéressés par la C. et  
la sont obligés. avec plaisir à la main.  
Le droit s'applique à d'autres entreprises  
étrangères?

V. 29 3305 L<sup>n</sup>

*Observations :*



25 Janvier 9

Cher Monsieur,

Comme suite à votre communication, je vous adresse ci-joint une étude d'ensemble sur la question de l'application aux emprunts émis par les Grands Réseaux à l'étranger, du décret-loi du 30 Octobre 1935 sur le remboursement à toute époque des dettes civiles ou commerciales.

Votre bien dévoué,

Le Chef du Contentieux,

*Signé: Amuge*



Hudsonnisme et la volonté.

Telmont mis à Tanger 18 mai  
1935 . . . Revue critique de  
dr. internat. Janv. à mars 1936  
p. 131.

La loi-même des parties à une  
régulation étrangère ne se limite  
pas à celle qui était en vigueur lors  
de la Convention, mais s'entend aussi  
de la disposition ultérieure qui la  
modifie, à moins que les parties n'aient  
espéré une volonté contraire.

(Com. d'appel à Bruxelles  
4 Février 1936. Revue critique  
de dr. international. Janv.-mars  
1936 p. 478)

( Savatier. L'influence des variations  
de valeur des monnaies sur les rapports  
juridiques de Commerce international  
Rev. int. de dr. internat. 1937 p. 61 )



Decret du 30 oct 1935

n. 582

Art 1.

"Le choix de la monnaie de paiement ne  
saurait jamais suffire pour déterminer  
à lui seul le régime juridique du  
contrat.

Hamel. Nouv. rev. de dr. intern.  
juv. 1937 3 - p. 504)

La loi applicable est celle qui résulte  
de l'implication de l'autonomie de volonté"  
c'est-à-dire la volonté des parties (art 1134 du  
C. civ.) la jurisprudence <sup>C'admet</sup> est dans son ensemble  
C'est soit bien lorsque cette volonté s'exprime  
nettement. Toutefois même alors il est très  
contestable que la volonté puisse limiter  
l'application de la législation d'un pays à  
certaines lois déterminées (Reichsgesetzblatt  
26 mai 1936.)

Si les parties sont muettes, c'est d'après  
le contenu du titre lui-même que le  
Juge doit apprécier quelle a pu être la



volonté de payer (Dét. p. 512) - Loi  
supérieure de Suède 30 janvier 1937)

Lorsque la stipulation de la volonté  
de payer, suivant cette règle, ne donne  
aucune indication à ce sujet, à quelle loi  
pourra-t-on se fier?

1) au cas échéant du contrat de prêt, si  
celui-ci ne comporte à son tour aucune  
mention d'un contrat d'assurance, c'est la  
loi Américaine.

La loi de l'emprunteur, système  
reconnu par la Loi Supérieure d'Autriche (16  
juillet 1936) est bien précisé et notamment  
il y a eu plusieurs lois d'emprunteur.

Le meilleur titre paraît être celui  
du lien du paiement <sup>ou d'emprunteur</sup> (Dét. p. 514) - Loi  
supérieure de Suède du 30 janv. 1937 - Loi  
supérieure de Tchécoslovaquie)

Si l'emprunteur est payable en plusieurs  
places, ~~il y a option de change~~ <sup>et de paiement équivalant à</sup>, y aura-t-il  
application de la loi nationale de chaque  
place? On verra la Chambre de Commerce  
(avis du 15 mars 1937) - Contrat. civ.  
6 juin 1930. D. 1931. (1.1.)

En principe "les contrats" ou le lien  
stipulation ou contrat, ou le lien d'emprunteur de la



H. Douginou

Un dessin du 20 août 1928  
et relatif au m. 0<sup>e</sup> m. 10. 1<sup>er</sup> et  
celle représentée par valeurs unitaires.  
Si l'on veut faire un dessin.

G. 2<sup>de</sup> avant il faut  
faire le dessin  
à l'échelle pour la Réunion.

911

P

J. H. Douginou



1000' Francis

achange à l'été au P<sup>o</sup>  
et continue au P<sup>o</sup>



Volonté de l'homme.

De un point de vue purement physique.

Opportunité. Chaque cas d'espèce sera étudié  
examiné. Sauf



M<sup>2</sup> Bouzinao

---



## N O T E

Le décret-loi du 30 octobre 1935, autorisant le remboursement anticipé des emprunts est-applicable aux emprunts émis par les Réseaux à l'étranger?

Un décret-loi du 30 octobre 1935 a autorisé, nonobstant toute clause contraire, le remboursement à toute époque des dettes civiles ou commerciales contractées avant la date d'entrée en vigueur du décret du 16 juillet 1935, moyennant préavis de 4 semaines au moins.

L'application de ce décret-loi peut-elle être étendue aux contrats passés par les Français ou personnes morales françaises à l'étranger?

Les contrats passés dans un état étranger se trouvent, en principe, régis par la lex loci contractus mais de plus en plus la jurisprudence subordonne cette règle à celle de l'autonomie de volonté c'est-à-dire à la volonté tacite ou exprimée des contractants au sujet de la loi nationale applicable à leur convention.

La lex loci contractus n'est donc retenue, en l'absence de toute clause formelle, que comme l'expression tacite de la volonté des contractants qui en acceptant de passer leur contrat en un lieu déterminé ont, par le fait même, manifesté



leur intention de soumettre l'acte à la loi locale.

Comme l'expose M. Philonenko dans une longue note parue au Dalloz 1938-2-57, au bas d'un arrêt rendu le 24 février 1938 par la Cour de Cassation de Belgique, la convention fait la loi des parties en droit français suivant l'article 1134 du Code civil, mais à la condition d'être légalement formée. Et la plupart des législations étrangères reproduisent cette règle. Une convention doit donc toujours être soumise à une législation déterminée. Mais les contractants en droit international privé ont la liberté du choix de cette législation.

Ce principe de l'autonomie de la volonté a été affirmé avec une grande clarté par la Chambre des Lords dans un arrêt du 15 mars 1937 (D. 1937-2-86) au sujet d'emprunts émis aux Etats-Unis par le Gouvernement Britannique.

"Les règles légales, décidait-elle, qui doivent éclairer un Tribunal Anglais sur la détermination de la loi du contrat sont maintenant bien établies. La loi du contrat est celle que les parties se proposaient d'appliquer. On déterminera leur intention par celle exprimée au contrat, s'il y en a une, et qui sera décisive. En l'absence d'intention exprimée, le Tribunal présupposera l'intention d'après les termes du contrat et les circonstances concomitantes. Pour arriver à une conclusion, le Tribunal s'aidera des principes, d'après lesquels certains faits ou conditions permettent de présumer, parfois de manière presque décisive, l'intention des parties d'appliquer une loi déterminée: par exemple, le lieu de conclusion du contrat, le lieu d'exécution du contrat, le lieu de situation des immeubles (au



cas de contrat relatif à des immeubles), le pays ou le pavillon sous lequel navigue le navire qui dit, d'après le contrat, transporter les marchandises,

"Mais tous ces principes ne peuvent servir qu'à faire présumer une intention. La preuve contraire reste toujours possible, quelque difficile qu'elle puisse être parfois".

L'arrêt de la Cour de Cassation de Belgique plus haut cité a fait application de ces règles, et M. Philonenko commentant cette décision relève comme présomption de la volonté des parties pour la détermination de loi applicable, (en l'espèce la loi américaine): le placement assuré par une banque américaine, la monnaie de paiement exprimée en dollars-or, le paiement des coupons et le remboursement du capital par une banque américaine à New-York; le versement d'une provision par l'emprunteur entre les mains de la banque américaine.

(Dans le même sens Cour Suprême de Suède 30 janvier 1937. Journal de Droit International, Juil.-Oct. 1937, p. 925 - Cass. Req. 28 mars 1938, G.P. 17-6-1938).

Toutefois, certains auteurs pour juger de la volonté des contractants, émettent l'avis, lorsqu'il s'agit d'un emprunt représenté par des titres au porteur, de ne pas envisager les seules circonstances contemporaines de l'émission, mais les mentions portées sur les titres eux-mêmes. (Hamel. L'application des lois monétaires annulant la clause or et les principes des conflits des lois. Nouv. revue de droit international privé, Juillet - août - septembre 1937, p. 511 - Metzger. Nouvelle revue de droit international privé 1937, p. 396 et suivantes).



D'autre part, une fois qu'une législation déterminée a été reconnue applicable, on ne peut limiter cette application aux seuls lois en vigueur au moment de la conclusion du contrat.

La loi de rattachement doit, en effet, recevoir entièrement effet, notamment dans les dispositions ultérieures qui la modifient à moins que les parties n'aient exprimé une volonté contraire (Cour d'Appel de Bruxelles 4 février 1936. Revue critique de droit international, janvier-mars 1936 p. 478.- Savatier. L'influence des variations de valeur des monnaies sur les rapports juridiques de caractère international. op. c. p. 61).

Si la loi française était applicable aux emprunts contractés à l'étranger par les Réseaux, les modifications apportées à cette législation, notamment par le décret-loi du 30 octobre 1935, seraient applicables également.

Mais il est impossible de donner à l'avance une réponse d'ensemble au sujet des emprunts contractés à l'étranger par les Réseaux. Chacun d'eux devra faire l'objet d'un examen d'espèce pour rechercher, en application du principe de l'autonomie de volonté, si selon les conditions de l'émission et les mentions portées sur les titres eux-mêmes, les parties ont eu la volonté d'appliquer au contrat de prêt la législation française ou une législation étrangère, notamment en ce qui concerne les conditions de remboursement.

Le décret-loi du 30 octobre 1935 ne pourra s'appliquer qu'aux emprunts qui, d'après ces principes, sont soumis à la législation française.

25 Janvier 1939



# SERVICE COMMUN DU CONTENTIEUX

1<sup>re</sup> Division

## AFFAIRES GÉNÉRALES

D<sup>re</sup> N° 43608 ; Aff. :

N° 43608 B

10 Janv. 1939

Réseau *Cabinet du Président*

(Service \_\_\_\_\_)

### OBJET DE LA CONSULTATION

*Revision pour la SNEF du contrat passé  
pour la C. de Nord avec la SAG-A  
(Transport maritime Calais Douvres)*

References :

1193

Observations :

1



18 janvier 1939

AG<sup>B</sup>

N O T E

pour Monsieur GONON, Chef du Cabinet  
de Monsieur le Président du Conseil

Vous avez bien voulu le 7 janvier 1939 me demander d'étudier la nature exacte du contrat de transport résultant de la délivrance de billets directs de France sur Angleterre ou inversement avec emprunt de la voie maritime entre Calais - Douvres et Boulogne - Folkestone et les précautions à prendre pour obtenir garantie entière de la Société S.A.G.A. contre toute responsabilité résultant du transport maritime sur les bateaux de cette Société des voyageurs et de leurs bagages.

La délivrance de billets directs, en vertu des tarifs Franco-Anglais, entraîne l'unité de contrat (Cass. 26 juin 1924, Compagnie d'Orléans c/ de Lestable).

Sans doute dans les billets remis aux voyageurs figuraient 3 coupons distincts, l'un pour le trajet en France, l'autre pour le transport maritime, le troisième



un accident ou une avarie survenue pendant le transport maritime. Mais, suivant la jurisprudence et les auteurs, la responsabilité du transporteur sera, dans ce cas, déterminée d'après les règles fixées par le tarif ou le droit maritime (Ripert, Droit maritime, T. II N° 2027). Le chemin de fer aura toujours la faculté, en vertu du droit commun, d'exercer son recours contre le transporteur maritime, mais celui-ci pourra limiter sa responsabilité, le cas échéant, à la fortune de mer (art. 216 du C. de Com.) qui peut être invoquée même au cas d'accidents ou de morts des passagers (Ripert, Droit maritime, T. II, N° 1271).

Il paraît, de toutes façons, préférable, ainsi que vous le proposez, de préciser dans les accords en préparation les conditions de la garantie du chemin de fer.

La formule que vous envisagez me paraît répondre entièrement à ce but. Je vous proposerai seulement de supprimer dans le premier paragraphe les mots "dans les conditions du droit commun" qui peuvent prêter à équivoque. Il serait préférable, je crois, de noter seulement que la S.A.G.A. assume l'entière responsabilité, etc....

Il conviendrait également de préciser pour les avaries et retards pendant les opérations de chargement et de déchargement, qu'il s'agit, dans les termes de la loi du 2 avril 1936, des opérations assumées par le



transporteur maritime, c'est-à-dire pour le chargement, depuis la mise à quai sous palan par le chargeur et pour le déchargement jusqu'à la mise à quai sous palan par le transporteur maritime.

Les accords devront préciser enfin les conditions de reconnaissance des marchandises ou des bagages au moment de leur prise en charge sous palan par le chemin de fer, afin de lui permettre, pour l'exercice de son recours, l'administration de la preuve des avaries par le transporteur maritime.

LE CHEF DU CONTENTIEUX

*Signé : Auvange*



**SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS**  
88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TEL. TRINITÉ 73-00

CABINET DU PRÉSIDENT

Le 7 Janvier 1939

Révision du contrat  
S.A.G.A.

N O T E



adressée à Monsieur AURENCE  
Chef du Service du Contentieux

C-10 JAN 39

Je négocie actuellement la révision amiable des accords passés par la Compagnie du Nord avec la Société Anonyme de Gérance et d'Armement (S.A.G.A.) pour l'exploitation du service CALAIS - DOUVRES. Vous trouverez ci-joint, à titre de premier renseignement, un exemplaire de la note qui a été distribuée au Conseil d'Administration lorsque le dossier lui a été soumis pour envoi à la Commission des Marchés.

Je me pose la question des responsabilités respectives de la S.N.C.F. et de la S.A.G.A. vis à vis des voyageurs du service CALAIS - DOUVRES.

Le risque est très important; en effet, le bateau de la S.A.G.A. peut transporter jusqu'à mille passagers, et, du point de vue nautique, la navigation à travers le Déroit à grande vitesse par temps de brume est dangereuse; on peut concevoir un abordage au cours duquel le paquebot sombrerait corps et biens avec tous ses passagers. Comme il s'agit d'une clientèle



de luxe, les indemnités à payer dans une telle éventualité atteindraient un total astronomique.

Pour un armateur je crois que le droit maritime limite sa responsabilité à sa "fortune de mer", et qu'il a toujours la possibilité de se libérer en faisant abandon du navire.

Mais qu'advierait-il si les ayants-droit des victimes se retournaient contre la S.N.C.F. et quelles sont les précautions à prendre pour que celle-ci puisse se retourner contre la S.A.G.A., et avoir la certitude que celle-ci sera effectivement couverte ?

Je vous serais reconnaissant d'étudier la question dans un délai aussi bref que possible, et d'examiner :

- d'une part, la nature exacte du contrat de transport que constitue la délivrance de billets directs, et les précautions qu'il y aurait lieu de prendre pour éviter que la responsabilité de la S.N.C.F. ne puisse être mise en cause ;  
(à l'occasion de la traversée maritime)

- d'autre part, les clauses à insérer dans le contrat pour mettre en jeu la garantie de la S.A.G.A. en cas d'action intentée contre la S.N.C.F., et les clauses à prévoir pour l'obliger à s'assurer.

A titre d'indication, j'ai prévu dans un avant projet de

contrat, la clause suivante :

"Il est rappelé que S.A.G.A. assume, dans les conditions du droit commun, la responsabilité des accidents de personnes survenant sur ses vapeurs, ainsi que celle des pertes, avaries ou retards des bagages et des marchandises qui se produiraient soit pendant les opérations de chargement ou de déchargement des colis, soit en cours de traversée.

"S.A.G.A. garantit S.N.C.F. contre tous recours qui viendraient à être exercés contre elle à l'occasion du transport par voie de mer des voyageurs, chiens, bagages, et marchandises. Elle s'engage à contracter les assurances nécessaires pour couvrir l'intégralité des risques visés au présent paragraphe; elle restera tenue de communiquer les contrats correspondants sur simple demande de S.N.C.F."

Votre bien dévoué,





R.

TARIFS - Demande implicite

TRANSPORTS INTERNATIONAUX (compétence)

Une demande d'expédition directe à l'étranger implique l'application du tarif qui permet seul de la réaliser (le G.V. par exemple pour une expédition de France à Londres)

Le G.V. III attribue compétence du Tribunal du lieu de destination.

CASSATION (Req.) - 24 Février 1925

BOUX c/ P.L.M.

La Cour.

Sur le premier moyen pris de la fausse application de l'article 105 C.Com. et violation de l'art. 7 de la loi du 20 avril 1810;

Attendu que pour échapper à la déchéance résultant de l'inaccomplissement des formalités de l'art. 105, Boux a offert de prouver que Mory avait fait à Boulogne-sur-mer des réserves "utiles conformément à la législation française", à l'occasion de manquants allégués dans une expédition de poires effectuée le 30 août 1920 de Lavelade d'Ardèche à Boulogne, à destination de Mory;

Attendu que l'arrêt déclare qu'une articulation formulée en ces termes vagues est insuffisante, et que, d'autre part, Boux n'offre pas de prouver que les réserves avaient été acceptées par le voiturier au moment de la réception de la marchandise; qu'en conséquence, la demande d'enquête ne peut être accueillie;

Attendu qu'en statuant ainsi, la Cour de Nîmes a fait un légitime usage de son souverain pouvoir d'appréciation et n'a pas violé les textes visés au premier moyen;

Sur le deuxième moyen pris de la violation et fausse application des articles 1134 C.civ. 99 et 101 C. com. des tarifs G.V. 111 et 114, et 7 de la loi du 20 avril 1810;

Attendu que le pourvoi reproche à l'arrêt attaqué d'avoir fondé l'incompétence de la juridiction française sur les dispositions d'un tarif dont l'application n'avait pas été requise par l'expéditeur;

Mais attendu que si Boux a requis pour les expéditions de fruits faites de Lavelade d'Ardèche à Londres, l'application du tarif d'exportation des denrées périssables G.V. 314 commun, notamment aux Cies de Chemins de fer P.L.M., des Calaires, du Nord, avec transport direct de la marchandise à Londres via Calais, c'est à bon droit que la Cie des Chemins de fer du Nord a fait application à ces expéditions du tarif G.V. 111 commun avec les Cies Anglaises de Navigation, qui prévoit qu'en cas de litige, les contestations seront portées devant les tribunaux du lieu de destination; qu'en effet, ce tarif permettrait seul d'assurer le transport direct demandé par l'expéditeur; qu'il se substituerait nécessairement au tarif G.V. 314, au point où ce dernier tarif, qui concerne uniquement les marchandises dirigées en vue de l'exportation sur une gare frontière ou un port d'embarquement, cesse d'être applicable, et que la demande du tarif G.V. 111 résultait suffisamment de la demande d'expédition directe à l'étranger;



D'où il suit qu'en décidant que le Tribunal de Largentière était incompétent pour connaître de l'action en responsabilité pour perte de marchandises introduite par Bouix contre la Cie des Chemins de fer P.L.M., à l'occasion d'expéditions faites à destination de Londres, l'arrêt attaqué n'a violé ni les tarifs ni les textes de loi visés au moyen;

PAR CES MOTIFS,

Rejette .....

(Gaz. Pal. 3-4 Mai 1925).



## TARIFS - Demande implicite.

Tarif franco-anglais G.V. 3. - Compétence du tribunal du lieu de destination.

CASS. CIV. 26 Juin 1924

Cie P.O. c/ de LESTABLE

Le Cour :

Sur le moyen unique, en sa première branche :

Vu l'art. 105 du C. Com. et l'art. 16 des conditions communes aux transports effectués entre Paris et Londres aux prix des tarifs directs G.V. n° 1 à 9;

Att. que lorsqu'une expédition qui doit emprunter plusieurs réseaux de chemins de fer est faite directement du lieu du départ au lieu de destination, il y a un contrat de transport unique et par suite la demande d'expédition implique la réquisition des tarifs applicables jusqu'à complète exécution du contrat;

Att. que pendant les mois de Juillet et août 1919, Henri de Lestable, négociant demeurant à Thenon (Dordogne) a expédié de diverses gares de la Cie des Chemins de fer de Paris à Orléans des paniers de prunes à destination de Londres; que la déclaration d'expédition porte : "Trafic direct franco-anglais; destinataires Mascot & Lassalle, Londres via Boulogne, tarif 314, le plus réduit"; que ce tarif est le tarif spécial commun d'exportation G.V. n° 314, commun aux grands réseaux français qui concerne les expéditions effectuées à tous les points frontière ou à toutes les gares desservant des ports; que pour parvenir à destination, les marchandises devaient nécessairement être acheminées sous l'empire du tarif direct d'exportation G.V. n° 3, via Boulogne-Folkestone, ou via Calais-Douvres relatif aux transports en G.V. des entrées expédiées de Paris à Londres; commun à la Cie du chemin de fer du Nord et à la Cie anglaise du South and Eastern and Chatham Railway (tarif homologué le 1er mai 1913);

Att. qu'aux termes de l'art. 16 de ce tarif "en cas d'accidents, retards ou pertes dont les compagnies pourraient être responsables, le dommage devra toujours être réglé au lieu de destination et s'il y a litige, devant les tribunaux de ce lieu";

Att. qu'assignée devant le tribunal de Périgueux en paiement de dommages-intérêts pour manquants, la Cie de Paris à Orléans a opposé une exception d'incompétence, mais que l'arrêt attaqué confirmant le jugement l'a rejetée par les motifs que le tarif G.V. 3 était inapplicable, que la Cie d'Orléans pouvait, en vertu du tarif G.V. 314, faire transporter les marchandises sur le réseau du Nord jusqu'à Boulogne ou Calais et que de Lestable n'aurait dû être lié que par les conditions spéciales du tarif G.V. 3 que si ce tarif avait été mentionné sur la déclaration d'expédition; mais attendu que la Cie d'Orléans était tenue à l'exécution du contrat de transport jusqu'au lieu de destination; que dès lors il fallait faire application successive des 2 tarifs et que la mention sur la déclaration d'expédition "Trafic direct franco-anglais" impliquait nécessairement l'application du tarif direct d'exportation G.V. n° 3;

D'où il suit que l'arrêt attaqué a violé les textes susvisés.

PAR CES MOTIFS : Et sans qu'il y ait lieu de statuer sur la seconde branche du moyen, casse et annule l'arrêt rendu entre les parties par le Cour d'Appel de Bordeaux le 13 juin 1922 et renvoie devant le Cour d'Appel d'Agen.



# TARIF INTERNATIONAL

pour le transport des

## VOYAGEURS ET DES BAGAGES

dans les relations directes

entre

la FRANCE, le GRAND-DUCHÉ de LUXEMBOURG, d'une part,  
la GRANDE-BRETAGNE (y compris JERSEY) et l'IRLANDE, d'autre part.

Relations s'établissant : via Saint-Malo, via Le Havre, via Dieppe, via Boulogne, via Calais,  
via Dunkerque, via Ostende, via Zeebrugge et via Anvers.

## FASCICULE I

### CONDITIONS DE TRANSPORT

Application : 1<sup>er</sup> Octobre 1938

Le présent fascicule annule et remplace celui du 1<sup>er</sup> août 1933.



## ADMINISTRATIONS PARTICIPANTES

London Midland and Scottish Railway, Overseas and Continental Traffic Department, Euston House, à Londres N.W. 1 . . . . .	(L.M.S.)
Southern Railway, Continental Department, Victoria Station, à Londres S.W. 1 . . . . .	(S)
London and North Eastern Railway, Continental Traffic Manager, Liverpool Street Station, à Londres E.C. 2 . . . . .	(L.N.E.)
Great Western Railway, Superintendent of Loco's Office, Paddington Station, à Londres W. 2 . . . . .	(G.W.)
Société Nationale des Chemins de fer français, à Paris . . . . .	(S.N.C.F.)
Régie Départementale du chemin de fer de Morz à la Cure, 4, rue du Curé-Marion, à Louvain-Stoulier . . . . .	(M. L.-C.)
Chemins de fer de la Provence, 56, rue de Londres, à Paris . . . . .	(C. F. P.)
Compagnie du Trainway du Mont Blanc, 78, rue d'Anjou . . . . .	(T. M. B.)
Société Nationale des Chemins de fer Belges (Exploitation, Service Commercial), 24, rue de Louvain, à Bruxelles . . . . .	(S.N.C.F.B.)
Chemin de fer du Nord-Belge (Inspection générale), à Liège . . . . .	(N.B.)
Administration de la Marine de l'Etat belge, à Bruxelles . . . . .	(M.E.B.)
Chemins de fer allemands du Reich (Direction de Karlsruhe) . . . . .	

## ADMINISTRATION GÉRANTE

Société Nationale des Chemins de fer français, à Paris (Région du Nord)



Art. 39.

**Droit au transport.**

Les conditions d'émission et d'utilisation des billets seront portées, dans chaque cas, à la connaissance du public.

Lorsque la présentation d'une carte de légitimation sera exigée, la forme et le contenu de cette carte seront arrêtés pour chaque manifestation. Cette carte de légitimation sera revêtue du timbre à date du bureau d'émission du billet et devra être présentée, à toute réquisition, au cours du voyage, conjointement avec le billet délivré.

Art. 40.

**Billets.**

Il est délivré des billets d'aller et retour du trafic ordinaire dont le coupon « aller » et le coupon « retour » sont revêtus de la mention « \_\_\_\_\_ » (désignation de la manifestation).

En outre un fichet mentionnant le texte suivant, sera annexé au billet :

- » a) A l'aller le voyage doit être effectué entre le \_\_\_\_\_ et le \_\_\_\_\_
- » Au retour il devra être effectué entre le \_\_\_\_\_ et le \_\_\_\_\_
- » b) Le voyageur qui ne respectera pas les limites ci-dessus ou celui qui ne pourra présenter le billet muni de ce fichet sera considéré comme un voyageur sans billet
- » c) Le billet est personnel et intransmissible.

Dans le cas où, pour une manifestation déterminée, le détenteur doit être muni d'une carte de légitimation émise par le Comité de la dite manifestation, le billet n'est valable que conjointement avec cette carte.

Au retour, le billet n'est également valable que si le présent fichet est revêtu du timbre du Comité de la manifestation ».

Il sera précisé si, et le cas échéant à quel organisme, les billets devront être présentés pour être timbrés, au retour, par le Comité de la manifestation.

Art. 41.

**Réduction de prix pour les enfants.**

Il sera précisé, pour chaque manifestation, si et pour quel parcours une réduction spéciale est prévue en faveur des enfants de 4 à 10 ans et des enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée.

Art. 42.

**Durée de validité des billets.**

Les billets peuvent être émis au plus tôt cinq jours avant la date initiale de la manifestation; ils peuvent être rendus valables au plus tard jusqu'au dix-neuvième jour à partir de cette date, celle-ci comprise.

Lors du trajet « aller » le voyageur doit arriver à destination au plus tard le dernier jour de la manifestation.

Le voyage de retour ne peut être effectué avant la date initiale de la manifestation.

# CONDITIONS DE TRANSPORT

## TABLE DES MATIÈRES

### TITRE I. — Objet et portée du tarif.

	Pages.
ARTICLE PREMIER. — Objet du tarif . . . . .	3
Art. 2. — Limitation de l'obligation pour les Administrations de transporter . . . . .	3

### TITRE II. — Contrat de transport.

#### A. — Voyageurs.

Art. 3. — Droit au transport . . . . .	3
Art. 4. — Billets. . . . .	4
Art. 5. — Réduction de prix pour les enfants. . . . .	4
Art. 6. — Durée de validité des billets. . . . .	4
Art. 7. — Prolongation de la durée de validité des billets d'aller et retour. . . . .	5
Art. 8. — Attribution et location des places . . . . .	5
Art. 9. — Arrêts aux stations intermédiaires. . . . .	5
Art. 10. — Changement de classe de voiture ou de place de bateau . . . . .	5
Art. 11. — Voyageur sans billet valable. . . . .	6
Art. 12. — Personnes exclues du train ou du bateau ou admises conditionnellement . . . . .	6
Art. 13. — Objets exclus des voitures ou des bateaux. . . . .	6
Art. 14. — Introduction des colis à la main et d'animaux dans les voitures ou sur les bateaux . . . . .	6

#### B. — Bagages.

Art. 15. — Définition des bagages. — Objets exclus du transport . . . . .	7
Art. 16. — Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages. — Stritaxes. . . . .	8
Art. 17. — Emballage et conditionnement des bagages. . . . .	8
Art. 18. — Enregistrement. — Bulletin de bagages. . . . .	9
Art. 19. — Livraison . . . . .	9

#### C. — Dispositions communes aux voyageurs et aux bagages.

Art. 20. — Trains. — Bateaux. — Homires . . . . .	10
Art. 21. — Bases pour le calcul des prix de transport. — Tarifs. . . . .	10
Art. 22. — Formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives. . . . .	10
Art. 23. — Restitutions . . . . .	10



TITRE III. — Responsabilité des Transporteurs.

A. — Responsabilité pour le transport des colis à la main et des animaux dont la surveillance incombe au voyageur.

ART. 24. —	11
B. — Responsabilité pour le transport des bagages enregistrés.	
ART. 25. — Étendue de la responsabilité.	11
ART. 26. — Perte totale ou partielle.	12
— Montant de l'indemnité en cas de perte totale ou partielle des bagages.	12
— Présomption de perte de bagages. — Cas où ils sont retrouvés.	12
ART. 27. — Avarie.	12
— Montant de l'indemnité en cas d'avarie des bagages.	12
ART. 28. — Retard.	13
— Montant de l'indemnité pour retard à la livraison des bagages.	13
ART. 29. — Déclaration d'intérêt à la livraison.	13

C. — Dispositions communes aux différents chefs d'indemnité.

ART. 30. — Restitution des indemnités.	13
ART. 31. — Extinction de l'action contre le transporteur née du contrat de transport des bagages.	13
ART. 32. — Réclamations administratives.	13
ART. 33. — Personnes qui peuvent exercer le droit d'action contre le transporteur.	14
ART. 34. — Administrations contre lesquelles l'action peut être exercée.	14
— Compétence.	14

TITRE IV. — Objets non accompagnés.

ART. 35. —	14
------------	----

TITRE V. — Transport des Chiens.

ART. 36. —	15
------------	----

TITRE VI. — Dispositions diverses.

ART. 37. — Application du droit national.	15
---	----

TITRE VII. — Facilités accordées aux Visiteurs de certaines Foires Commerciales, Expositions et autres manifestations.

§ 3. — Lors de l'enregistrement, il est délivré un bulletin portant l'annotation « Bagages non accompagnés ».

L'expéditeur doit indiquer, d'après les prescriptions tarifaires, par quel itinéraire et par quels points de transit les colis doivent être acheminés.

Le prix de transport doit être payé lors de l'enregistrement.

§ 4. — Les bagages non accompagnés et les bagages transportés par un itinéraire autre que celui emprunté par le voyageur, qui, en principe, sont transportés comme les bagages expédiés sur présentation d'un billet, peuvent toutefois être exclus du transport par certains trains ; ceux-ci sont indiqués dans les horaires ou par des affiches.

§ 5. — Aucune franchise n'est accordée pour le calcul des prix de transport.

§ 6. — Le détenteur du bulletin est tenu d'accomplir toutes les formalités exigées par les douanes, octroi, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.

§ 7. — L'expéditeur est tenu, en outre, de remettre à la station expéditrice les documents nécessaires, le cas échéant, à l'accomplissement des formalités requises en cours de route, et qui sont remplies par le transporteur.

Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si les documents sont exacts ou suffisants.

Le chemin de fer a le droit de réclamer au public le remboursement des dépenses qu'il a engagées pour les formalités en cours de route.

§ 8. — Les Chemins de fer n'assument aucune responsabilité du chef de retard provenant des formalités de douane, d'octroi, de fisc, de police et autres formalités administratives.

TITRE V. — Transport des Chiens.

ART. 36.

Les chiens ne sont pas admis au transport direct (1).

TITRE VI. — Dispositions diverses.

ART. 37.

Application du droit national.

A défaut de stipulations dans le présent tarif, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque État sont applicables.

TITRE VII. — Facilités accordées aux Visiteurs de certaines Foires Commerciales, Expositions et autres manifestations.

Le transport des voyageurs et des bagages aux conditions du présent titre, dans les relations qui seront prévues, reste soumis aux conditions indiquées aux titres précédents, en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions particulières ci-après :

ART. 38.

Objet du tarif.

§ 1. — Des billets d'aller et retour à prix réduit sont délivrés aux visiteurs se rendant isolément à certaines foires commerciales, expositions ou autres manifestations ayant lieu en France, dans le Grand-Duché de Luxembourg, en Grande-Bretagne et en Irlande.

§ 2. — Les manifestations, leur durée, le taux des réductions consenties par les Administrations, ainsi que les relations dans lesquelles ces billets sont émis, sont indiqués dans chaque cas.

(1) L'importation des chiens en Angleterre ne peut avoir lieu que sur production d'un permis délivré par le « Board of Agriculture and Fisheries », 4, Whitehall Place, à Londres. Les chiens sont tenus en observation pendant une durée d'au moins six mois après leur entrée dans ce pays.



réclamation doivent être présentés, soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si une Administration le demande.  
Lors du règlement de la réclamation, le transporteur pourra exiger la restitution des billets ou bulletins de bagages.

Arr. 33.

#### **Personnes qui peuvent exercer le droit d'action contre le transporteur.**

L'action contre le transporteur, qui naît du contrat de transport, n'appartient qu'à la personne qui produit le billet ou le bulletin de bagages, suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit.

Arr. 34.

#### **Administrations contre lesquelles l'action peut être exercée. Compétence.**

§ 1. — L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport ne peut être exercée que contre l'Administration qui a perçu cette somme.

§ 2. — Les autres actions qui naissent du contrat de transport ne peuvent être exercées que contre l'Administration de départ, contre l'Administration destinataire si celle-ci ne peut pas prouver qu'elle n'a pas reçu les bagages, ou contre l'Administration sur laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

Le demandeur a le choix entre lesdites Administrations; l'action intentée, le droit d'option est éteint.

§ 3. — L'action ne peut être intentée que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève l'Administration actionnée, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un Chemin de fer distinct au point de vue de l'application du présent paragraphe.

### **TITRE IV. — Bagages non accompagnés.**

Arr. 35.

§ 1. — Les dispositions du présent article s'appliquent au transport des objets ci-après, expédiés sans présentation d'un billet ou expédiés par un itinéraire autre que celui emprunté par le voyageur :

- a) objets affectés à l'usage personnel du voyageur, contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre ;
- b) fauteuils portatifs ou roulants pour malades (1) ;
- c) voitures d'enfants (1) ;
- d) malles d'échantillons de marchandises ;
- e) instruments de musique portatifs en caisses, étuis ou autres enveloppes ;
- f) matériel pour représentations d'artistes, pourvu que son conditionnement, son volume et son poids permettent de le charger et placer rapidement dans les fourgons ;
- g) instruments d'arpenteur, jusqu'à concurrence de 4 mètres de longueur, et outils de travail à main ;
- h) vélocipèdes (1) et motocycles (1) à une place, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires et que les réservoirs à essence soient pourvus de robinets de vidange et complètement vides d'essence, ainsi que luges à une ou deux places, skis et voiles pour patineurs.

§ 2. — Le transport de bagages non accompagnés ou expédiés par un itinéraire autre que celui emprunté par le voyageur est soumis :

- aux conditions du tarif en vigueur pour le transport des bagages accompagnés dans les relations considérées, en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions particulières ci-après ;
- et aux prix de transport indiqués aux fascicules II sous la rubrique « Bagages non accompagnés ».

(1) L'enregistrement direct de ces véhicules n'est admis qu'en trafic avec Southampton, Newhaven, Brighton, Eastbourne, Folkestone, Douvres, ainsi qu'avec Londres via ces ports et avec Londres via Harwich (trajet via la Balgène).

## **CONDITIONS DE TRANSPORT**

### **TITRE I. — Objet et portée du tarif.**

ARTICLE PREMIER.

#### **Objet du tarif.**

Le présent tarif prévoit la délivrance, sous les conditions indiquées, de billets et de bulletins de bagages entre les gares de provenance ou de destination figurant au Fascicule II (Prix de transport).

Arr. 2.

#### **Limitation de l'obligation pour les Administrations de transporter.**

Les Administrations ne sont pas tenues de délivrer les billets de place et d'enregistrer les bagages :

- a) dans le cas où le voyageur ne s'est pas conformé aux prescriptions du présent tarif ;
- b) dans le cas où le transport n'est pas possible avec les moyens ordinaires de transport ;
- c) dans le cas où le transport est interdit sur tout ou partie du parcours par suite de dispositions légales ou pour des raisons d'ordre public ;
- d) dans le cas où le transport est empêché par des circonstances que les Administrations ne pouvaient pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas d'elles de remédier.

### **TITRE II. — Contrat de transport.**

#### **A. — VOYAGEURS**

Arr. 3.

#### **Droit au transport.**

§ 1. — Le voyageur est tenu de conserver son billet pendant tout le cours du voyage. Il doit, s'il en est requis, le présenter à tout agent chargé du contrôle et le rendre à la fin du voyage.

§ 2. — Les Administrations sont en droit de refuser l'accès de certains trains aux voyageurs porteurs de billets délivrés aux conditions du présent tarif. La désignation de ces trains est indiquée par affiches, tableaux-horaires ou tarifs, dans chacune des gares d'émission où peuvent être délivrés des billets directs internationaux valables sur des parcours où les voyageurs ne sont pas admis dans tous les trains.

§ 3. — Les coupons des billets doivent être utilisés dans l'ordre de leur succession. Ils ne doivent être détachés que par le personnel de service.

Tout coupon qui est présenté non adhérent au billet est considéré comme nul et retiré si le voyageur ne peut, en même temps, présenter la couverture du dit billet, ainsi que les coupons afférents aux autres parcours partiels non encore effectués. Dans ce cas, le voyageur est considéré comme n'ayant pas de billet valable et il est traité conformément à l'article 11. Le voyageur est, en conséquence, invité à s'assurer que les agents des Administrations ne retirent que les coupons afférents aux trajets parcourus.

Le personnel de service rendra au voyageur tout billet, feuillet ou coupon de contrôle retiré par erreur après y avoir, au besoin, inscrit une remarque explicative.



Art. 4.

**Billets.**

§ 1. — Les billets indiquent :

- a) les noms des gares de départ et de destination ;
- b) l'itinéraire, ou éventuellement les itinéraires facultatifs au choix du voyageur ;
- c) la catégorie du train, la classe de voiture et la place de bateau ;
- d) le prix de transport ;
- e) le jour où commence la validité ;
- f) la durée de validité.

§ 2. — Ils sont en papier, sous forme de billets-livrets.

Les billets doivent, pour être valables, porter le timbre sec (timbre officiel) de l'Administration qui les délivre, non seulement sur la couverture, mais également sur tous leurs feuillets.

Le premier jour de validité des billets sera indiqué sur les billets par le bureau d'émission au moyen de son timbre à date.

Les billets devront porter le timbre non seulement sur la couverture, mais encore sur tous leurs feuillets et sur les coupons de contrôle.

Les billets valables pour un train partant, d'après l'horaire, à 0 heure, porteront le timbre du jour commençant à cette heure.

Le voyage est considéré comme commencé lorsque le billet a déjà servi à l'enregistrement des bagages.

§ 3. — Les billets formés d'un livret renfermant des feuillets de contrôle, sont considérés comme constituant un titre de transport unique.

§ 4. — Le voyageur n'a pas le droit de céder à un tiers un billet qui lui a servi à effectuer déjà une partie du parcours ou à enregistrer des bagages.

Art. 5.

**Réduction de prix pour les enfants.**

§ 1. — Jusqu'à l'âge de quatre ans révolus, les enfants sont transportés gratuitement sans billet lorsqu'il n'est pas réclamé pour eux une place distincte.

§ 2. — Les enfants âgés de plus de quatre ans jusqu'à dix ans révolus et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée, sont transportés avec billet direct simple avec réduction de 50 0/0 sur le prix de transport.

Il leur est délivré également des billets d'aller et retour dont le prix est calculé dans les conditions prévues au fascicule II (Prix de transport).

Art. 6.

**Durée de validité des billets.**

§ 1. — La durée de validité des billets est indiquée au fascicule II (Prix de transport).

§ 2. — La durée de validité commence à courir à partir de la date indiquée par les voyageurs et postérieure d'un plus tôt jours à la date à laquelle le billet est émis. La date à partir de laquelle commence la durée de validité est indiquée par le timbre du bureau d'émission. Le premier jour de validité du billet est compris dans la durée de validité comme jour plein.

§ 3. — Les délais sont calculés de 0 heure à minuit.

Le voyageur peut commencer son voyage un jour quelconque compris dans la durée de validité de son billet ; il doit le terminer, au plus tard, à l'expiration de la vingt-quatrième heure du dernier jour de validité.

Toutefois, le voyageur porteur d'un billet d'aller et retour est admis, au retour, dans les trains qui assurent la correspondance avec les bateaux effectuant la traversée de la Manche la nuit et arrivant au port de débarquement le lendemain matin du jour où expire le délai de validité normale ou prolongée, à condition qu'il termine son voyage du port de débarquement à destination par le premier train.

§ 4. — L'interruption du voyage dans les conditions prévues à l'article 9 ci-dessous n'entraîne aucune prolongation de la durée de validité prévue par le présent tarif.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser :

- a) Si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale ;
- b) Si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Art. 28.

**Retard.**

**Montant de l'indemnité pour retard à la livraison des bagages.**

§ 1. — En cas de retard dans la livraison, si le voyageur ne prouve pas qu'un dommage soit résulté de ce retard, le transporteur est tenu de payer une indemnité fixée à 20 centimes or (1) par kilogramme de poids brut des bagages livrés en retard et par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison avec maximum de quatorze jours.

§ 2. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le quadruple de l'indemnité forfaitaire déterminée au § précédent.

§ 3. — Les indemnités prévues aux deux § qui précèdent ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale des bagages.

En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue.

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue pour les dépréciations subies par les bagages.

Art. 29.

**Déclaration d'intérêt à la livraison.**

Il n'est pas admis de déclaration d'intérêt à la livraison.

**C. — DISPOSITIONS COMMUNES AUX DIFFÉRENTS CHEFS D'INDEMNITÉ**

Art. 30.

**Restitution des indemnités.**

Toute indemnité indument perçue doit être restituée.

En cas de fraude, le transporteur a droit en outre au versement d'une somme égale à celle qu'il a payée indument, sans préjudice des sanctions pénales.

Art. 31.

**Extinction de l'action contre le transporteur, née du contrat de transport des bagages.**

Pour conserver son droit à réclamation, le détenteur du bulletin de bagages est tenu de réclamer à la station destinataire, dans le délai de trois mois après l'arrivée du train par lequel ils auraient dû être transportés, les colis enregistrés comme bagages aux conditions du présent tarif, qui ne lui auraient pas été livrés ; il ne sera tenu aucun compte d'une réclamation formulée après ce délai.

Art. 32.

**Réclamations administratives.**

§ 1. — Les réclamations administratives fondées sur le contrat de transport doivent être adressées par écrit à l'Administration désignée à l'article 34 du présent tarif.

§ 2. — Le droit de présenter la réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le transporteur en vertu de l'article 33 du présent tarif.

§ 3. — Les billets, bulletins de bagages et autres documents que l'ayant droit juge utile de joindre à sa

(1) Le franc or est égal à  $\frac{10}{31}$  de gramme d'or au titre 900 millièmes.



§ 2. — Il est déchargé de cette responsabilité, en cas de perte totale ou partielle ou d'avarie de bagages, s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute du voyageur, un vice propre des bagages ou un cas de force majeure.

Il n'est pas responsable du dommage résultant de la nature particulière du bagage, d'un vice de l'emballage ou du fait que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages.

Lorsque, en égard aux circonstances de fait, le dommage a pu résulter d'un risque inhérent, soit à la nature particulière du bagage, soit à un vice de l'emballage, soit au fait qu'il contenait des objets dont le transport comme bagages est interdit, il y a présomption qu'il résulte réellement de l'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'ait fait la preuve qu'il n'en résulte pas.

§ 3. — Il est également déchargé de la responsabilité pour le dommage résultant du retard à la livraison, s'il prouve que le retard a eu pour cause des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

§ 4. — Dans le cas de perte de colis, le voyageur est tenu, pour faciliter les recherches du transporteur, de donner la description aussi exacte que possible des colis perdus et de leur contenu.

§ 5. — En ce qui concerne les parcours maritimes, aucune responsabilité n'est admise pour tout dommage provenant de cas fortuits tels qu'incendie, collision, échouement, avarie, etc., même si la cause peut en être attribuée à une faute du capitaine, des officiers, pilote ou équipage, ou à une erreur de navigation, pourvu que, de la part de l'Armement et du capitaine, toutes les précautions et prescriptions prévues aient été observées pour la mise en bon état de navigabilité du navire.

#### Art. 26.

### Perte totale ou partielle.

#### Montant de l'indemnité en cas de perte totale ou partielle des bagages.

§ 1. — Quand, en vertu des dispositions du présent tarif, une indemnité pour perte totale ou partielle de bagages est mise à la charge du transporteur il peut être réclamé :

a) Si le montant des dommages est prouvé :  
Une somme égale à ce montant, sans pouvoir excéder 40 francs or (1) par kilogramme de poids brut manquant ;

b) Si le montant du dommage n'est pas établi :  
Une somme calculée à forfait à raison de 20 francs or (1) par kilogramme de poids brut manquant.  
Sont, en outre, remboursés les frais de transport, les droits de douane ou autres sommes déboursées pour le bagage perdu, sans autres dommages-intérêts, sous réserve des exceptions prévues ci-après.

#### Présomption de perte de bagages. Cas où ils sont retrouvés.

§ 2. — Un colis manquant est considéré comme perdu à partir de l'expiration du quatorzième jour qui suit celui où la demande de livraison a été faite.

§ 3. — Si un colis réputé perdu est retrouvé dans l'année qui suit la demande de livraison, l'Administration est tenue d'en donner avis au voyageur, lorsque son domicile est connu ou peut être découvert.

§ 4. — Dans le délai de trente jours après avoir reçu cet avis, le voyageur peut exiger que le colis lui soit livré sans frais, à la station de destination ou à la station de départ, à son choix, contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue au présent tarif.

§ 5. — Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai de trente jours prévu au § 4 ci-dessus, ou si le colis n'est retrouvé que plus d'un an après la demande de livraison, l'Administration en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont elle relève.

#### Art. 27.

### Avarie.

#### Montant de l'indemnité en cas d'avarie des bagages.

En cas d'avarie, le transporteur doit payer le montant de la dépréciation subie par les bagages, sans autres dommages-intérêts, sous réserve des exceptions prévues au présent tarif.

(1) Le franc or est égal à  $\frac{10}{31}$  de gramme d'or au titre 900 millièmes.

### Prolongation de la durée de validité des billets d'aller et retour.

#### Art. 7.

La durée de validité des billets d'aller et retour peut, à la demande des voyageurs, être prolongée (1), moyennant le paiement des suppléments de prolongation (2) et pour une durée indiquée au fascicule II (Prix de transport).

La prolongation part de l'expiration de la période de validité primitive. Elle peut être demandée, même pour des billets dont la durée de validité normale est expirée, mais, dans ce cas, le voyageur doit 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.

#### Art. 8.

### Attribution et location des places.

§ 1. — L'attribution des places est réglée par les prescriptions en vigueur sur les lignes de chaque Administration.

§ 2. — Le voyageur peut, en montant dans le train, marquer distinctement une place encore disponible, tant pour lui-même que pour chacune des personnes qui font le voyage avec lui et dont il peut exhiber les billets.

§ 3. — Le voyageur qui quitte sa place sans la marquer distinctement perd son droit à l'occuper.

#### Art. 9.

### Arrêts aux stations intermédiaires.

§ 1. — Les billets concèdent aux voyageurs la faculté de s'arrêter :

a) En Grande-Bretagne, à toutes les gares du parcours, sans formalité ;

b) En France, en Belgique et dans le Grand-Duché de Luxembourg, aux gares extrêmes des coupons, sans formalité, et, à toutes les autres gares du parcours, à la condition de faire timbrer le billet par la gare d'arrêt dès l'arrivée et avant de sortir de la gare ; toutefois, l'arrêt à Paris est admis sans formalité.

§ 2. — Le non accomplissement des formalités prévues ci-dessus en b) entraîne la nullité du coupon jusqu'à la gare terminus de celui-ci.

§ 3. — Lorsque le voyageur est porteur d'un billet valable pour un seul itinéraire, le voyage interrompu peut également être continué au départ d'une station située sur la même ligne et plus rapprochée de la station destinataire.

§ 4. — Le voyageur porteur d'un billet valable par plusieurs itinéraires facultatifs, qui interromp son voyage en cours de route par application du § 1 du présent article, ne peut reprendre celui-ci que soit à la station où il l'a interrompu, soit à une station plus rapprochée de la station destinataire et située sur l'itinéraire emprunté au départ.

§ 5. — La durée de l'interruption du voyage n'est limitée que par la période de validité normale ou prolongée du billet.

§ 6. — Ne sont pas considérés comme une interruption du voyage : l'arrêt prévu par l'horaire pour attendre le train en correspondance, même si le voyageur est obligé de ce fait de passer la nuit ; l'arrêt pour passer d'un train ne desservant pas la station de destination ou la station d'arrêt du voyageur dans le premier train en correspondance qui s'arrête à cette station ; l'arrêt pour passer dans un train permettant d'atteindre le but du voyage plus tôt ou à un prix plus réduit que par le train utilisé précédemment.

#### Art. 10.

### Changement de classe de voiture ou de place de bateau.

Tout voyageur qui veut occuper une classe de voiture ou une place de bateau supérieure à celle de son billet, est tenu de payer, pour le parcours effectué en déclassement, un supplément calculé conformément aux dispositions des règlements intérieurs de chacune des Administrations intéressées.

(1) Cette faculté n'est pas admise dans les relations via la Belgique.  
(2) Il n'est rien prévu pour la prolongation de la durée de validité des billets d'aller et retour d'enfants.



ART. 11.

**Voyageur sans billet valable.**

§ 1. — Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix du voyage pour le parcours effectué et sans préjudice des sanctions pécuniaires; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements de l'Administration sur laquelle la production du billet a été exigée; à défaut de prescriptions à cet égard, le voyageur doit acquitter une surtaxe dont le montant sera égal au prix du voyage pour le parcours effectué.

§ 2. — Les billets ayant subi une modification illicite seront retirés par le personnel de service comme non valables.

§ 3. — Le voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix du voyage ou d'une surtaxe prévue au présent tarif peut être exclu du voyage. Le voyageur exclu ne peut exiger que ses bagages soient mis à sa disposition à une autre station qu'à la station destinataire.

ART. 12.

**Personnes exclues du train ou du bateau ou admises conditionnellement.**

§ 1. — Ne sont pas admises dans le train ou le bateau ou peuvent être exclues du train en cours de route, même si elles sont munies de billets délivrés aux conditions du présent tarif:

a) Les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduiraient d'une manière inconvenante ou qui n'observeraient pas les prescriptions des lois et règlements; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni de la taxe qu'elles ont payée pour le transport de leurs bagages;

b) Les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier ou une cabine entière n'ait été loué pour elles d'avance ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement. Toutefois, les personnes tombées malades en cours de route seront transportées au moins jusqu'à la première station où il est possible de leur donner les soins nécessaires. Le prix de transport et, si les bagages ont pu être arrêtés en cours de route, la taxe perçue pour les bagages leur seront restitués, après déduction de la part afférente au parcours effectué.

§ 2. — Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions internationales ou, à défaut, par les dispositions en vigueur dans chaque État.

ART. 13.

**Objets exclus des voitures ou des bateaux.**

§ 1. — Ne peuvent être introduits dans les voitures de voyageurs ou sur les bateaux les objets dangereux, spécialement les armes chargées, les matières explosives, facilement inflammables ou corrosives, de même que les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs.

§ 2. — Les employés des administrations ont le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures ou bateaux.

§ 3. — Le contrevenant est responsable de tout dommage résultant des infractions aux dispositions du § 1 et encourt, en outre, les peines prévues par les lois et règlements.

ART. 14.

**Introduction des colis à la main et d'animaux dans les voitures ou sur les bateaux.**

§ 1. — Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures ou sur les bateaux des objets faciles à porter (colis à la main), pourvu que les prescriptions de douane, d'octroi, fiscales ou de police ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas et que ces objets ne puissent endommager le matériel. Chaque voyageur ne dispose, pour ses colis à la main, que de l'espace situé au-dessus et au-dessous de la place qu'il occupe.

§ 5. — Sont déduits du montant à restituer, un droit de 10 0/0, avec minimum de 0 fr. 50 c. or (1) et maximum de 3 francs or (4) par billet, ainsi que, s'il y a lieu, les frais d'envoi.

(Cette déduction n'est pas opérée lorsque un billet resté inutilisé est restitué le jour même de l'émission au bureau qui l'a délivré).

§ 6. — Les suppléments pour les places de luxe sont restitués dans les conditions ci-après lorsque le billet n'est pas utilisé.

§ 7. — Lorsqu'un voyageur, empêché de continuer son voyage, conformément à l'horaire par suite d'un manque de correspondance provoqué par le retard d'un train, de la suppression d'un train ou bateau ou de l'interruption du service, renonce à poursuivre sa route, il a le droit de demander l'application des dispositions du § 2, sans que les Administrations puissent faire les déductions prévues au § 5.

§ 8. — Aucune restitution n'est effectuée pour les billets perdus.

§ 9. — Si des bagages sont retirés avant qu'ils aient quitté la station expéditrice, la restitution du prix de transport peut être demandée.

Si les bagages sont retirés à une station intermédiaire, la restitution n'est effectuée que dans les cas et suivant les dispositions des §§ 2 et 7 du présent article.

Dans les deux cas, un droit de 0 fr. 50 c. or (1) par bulletin, ainsi que, le cas échéant, les impôts sont déduits du montant de la restitution.

§ 10. — Toute demande de restitution basée sur une ou plusieurs des dispositions ci-dessus est éteinte si elle n'a pas été présentée à l'Administration dans un délai de six mois après l'expiration de la validité du billet.

§ 11. — En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, la différence en plus ou en moins devra être remboursée.

§ 12. — Les Administrations ont le droit d'exiger du voyageur toutes justifications utiles à l'appui de sa demande de remboursement total ou partiel du prix payé pour son transport ou celui de ses bagages.

Si un voyageur présente un billet valable et déclare dans une station intermédiaire de l'itinéraire de son billet qu'il abandonne le reste du parcours, il peut obtenir de la station une attestation en conséquence de sa déclaration; il peut l'obtenir de la station de départ, s'il renonce à la totalité du parcours. Cette attestation est à joindre à la demande de remboursement total ou partiel du prix du billet. Elle ne dispense pas le voyageur de fournir d'autres pièces justificatives si l'Administration le juge nécessaire.

§ 13. — Pour le calcul de la somme à rembourser, sont applicables les cours de change qui ont été appliqués pour la perception du prix de transport.

§ 14. — Dans tous les cas non prévus dans le présent article, les règlements intérieurs sont applicables.

**TITRE III. — Responsabilité des Transporteurs.**

**A. — RESPONSABILITÉ POUR LE TRANSPORT DES COLIS À LA MAIN ET DES ANIMAUX DONT LA SURVEILLANCE INCOMBE AU VOYAGEUR**

ART. 24.

Les transporteurs ne sont responsables, en ce qui concerne les colis à la main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur, que des dommages causés par leur faute.

**B. — RESPONSABILITÉ POUR LE TRANSPORT DES BAGAGES ENREGISTRÉS**

ART. 25.

**Étendue de la responsabilité.**

§ 1. — Le transporteur est responsable dans les conditions déterminées au présent tarif du dommage résultant, soit de la perte totale ou partielle des bagages ainsi que des avaries qu'ils subissent à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, soit des retards à la livraison.

(1) Le franc or est égal à  $\frac{10}{31}$  de gramme d'or au titre 900 millèmes.



## C. — DISPOSITIONS COMMUNES AUX VOYAGEURS ET AUX BAGAGES

Arr. 20.

### Trains. — Bateaux. — Horaires.

§ 1. — Les voyageurs porteurs de billets délivrés aux conditions du présent tarif sont admis dans tous les trains et bateaux réguliers prévus aux horaires et les trains et bateaux mis en marche suivant les besoins, ayant des voitures ou des places de la classe correspondant à celle qui est indiquée sur leur billet, sous réserve des dispositions restrictives prévues dans les horaires officiels.

§ 2. — Les porteurs de billets valables en 1<sup>re</sup> classe et en 2<sup>e</sup> classe sur certains parcours, ont la faculté d'utiliser les wagons-lits qui entrent dans la composition de certains trains ordinaires, lorsqu'il y a des places disponibles, à la condition d'acquiescer les suppléments exigés.

§ 3. — Les billets délivrés aux conditions du présent tarif ne sont valables dans les voitures-lits ou dans les voitures de luxe de toutes classes que dans les conditions prévues et portées à la connaissance du public pour l'admission dans ces voitures-lits ou dans ces voitures de luxe.

Arr. 21.

### Bases pour le calcul des prix de transport. Tarifs.

§ 1. — Les indications nécessaires pour le calcul des prix de transport et des autres frais, ainsi que les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change, sont insérées au fascicule II (Prix de transport).

§ 2. — Sur tous les parcours, le voyageur a droit au transport en franchise de 30 kilogrammes (2) (66 livres anglaises) de bagages (1).

Cette franchise ne s'applique pas aux enfants transportés gratuitement, elle est réduite à 20 kilogrammes (44 livres anglaises) pour les enfants transportés aux conditions de l'art. 5, § 2.

Arr. 22.

### Formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.

Le voyageur est tenu de se conformer aux prescriptions édictées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives, tant en ce qui concerne sa personne qu'en ce qui concerne la visite de ses bagages et de ses colis à la main. Il doit assister à cette visite, sauf les exceptions admises par les règlements. Les Administrations n'assument aucune responsabilité vis-à-vis du voyageur pour le cas où celui-ci ne tiendrait pas compte de ces obligations.

Arr. 23.

### Restitutions.

§ 1. — Lorsqu'un billet n'est pas utilisé, la restitution du prix payé peut être demandée, sous réserve des déductions mentionnées aux paragraphes ci-après.

§ 2. — Lorsqu'un billet n'est utilisé que partiellement, par suite de la mort, de la maladie ou d'un accident survenu au voyageur, ou d'autres causes imprévisibles de nature analogue, il est restitué, sous réserve des déductions mentionnées aux paragraphes ci-après, la différence entre le prix total payé et la taxe pour le parcours effectué, calculée sur la base du tarif normal.

Pour le versement de cette somme, est applicable le cours de change du jour où ce versement est effectué.

§ 3. — Le voyageur qui, par suite de manque de place dans la classe correspondant au billet dont il est porteur, prend place dans un compartiment ou place de bateau de classe inférieure qui lui a été désigné et s'en fait délivrer officiellement attestation par l'Administration, a droit au remboursement de la différence entre le prix du billet qu'il a payé et celui qu'il aurait dû acquiescer en prenant des billets correspondant à la classe utilisée pour chacun des parcours effectués.

§ 4. — Sont exclus de la restitution les impôts, les suppléments payés pour les places réservées, les frais de confection des billets en livrets et les commissions payées pour la vente des billets.

(1) Toutefois, la franchise n'est concédée en Belgique que sur les parcours empruntés en transit. Elle ne s'applique en aucun cas au transport des vélocipèdes, voitures d'enfants et fauteuils roulants pour malades.

(2) Cette franchise est réduite à 10 kilogrammes sur les lignes du Tramway du Mont-Blanc.

§ 2. — Les animaux vivants ne peuvent pas être introduits dans les voitures ou bateaux. Les petits chiens et autres petits animaux domestiques sont cependant admis, si les prescriptions de police des différents États ne s'y opposent pas et si aucun voyageur n'y fait d'objection.

Si un voyageur désire garder avec lui des petits chiens ou autres petits animaux domestiques, il est tenu de se soumettre à la réglementation intérieure de chacune des Administrations desservant les parcours à effectuer.

§ 3. — La surveillance des colis à la main et des petits animaux que le voyageur prend avec lui incombe au voyageur lui-même.

§ 4. — Le voyageur est responsable de tout dommage causé par les bagages à la main ou les petits animaux qu'il prend avec lui.

## B. — BAGAGES

Arr. 43.

### Définition des bagages. Objets exclus du transport.

§ 1. — Ne sont considérés comme bagages que les objets affectés à l'usage personnel du voyageur pour son voyage, contenus dans des malles, paquets, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre.

§ 2. — Sont admis au transport comme bagages, et à condition qu'ils servent à l'usage du voyageur :

- a) les fauteuils portatifs ou roulants pour malades (1) ;
- b) les voitures d'enfants (1) ;
- c) les malles d'échantillons de marchandises, pourvu que, dans les conditions où elles sont remises, ces marchandises ne soient pas exclues du transport, d'après les dispositions du présent article ;
- d) les instruments de musique portatifs en caisses, étuis ou autres enveloppes ;
- e) le matériel pour représentations d'artistes, pourvu que son conditionnement, son volume et son poids permettent de le charger et placer rapidement dans les fourgons ;
- f) les instruments d'arpenteur jusqu'à concurrence de 4 mètres de longueur ;
- g) les outils de travail à main ;
- h) les vélocipèdes (1), les luges à une ou deux places, les skis et les voiles pour patineurs.

§ 3. — Sont exclus du transport comme bagages :

1<sup>o</sup> Tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, tels que :

- a) la nitroglycérine, la dynamite ;
- b) les autres matières explosives et les poudres de tir de tous genres ;
- c) les armes de tir chargées ;
- d) le fulminate de mercure, l'argent fulminant et l'or fulminant, ainsi que les produits préparés avec ces matières ;

e) les pièces d'artifice ;

f) le papier fulminant ;

g) les papiers ;

2<sup>o</sup> Les produits répugnants ou de mauvaise odeur ;

3<sup>o</sup> Les objets désignés dans l'annexe I aux Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer ;

4<sup>o</sup> Les métaux précieux tels que le platine, l'or, l'argent, à l'état brut ou manufacturé ;

les monnaies d'or ou d'argent ;

le plaqué d'or ou d'argent ;

les pierres précieuses et perles fines ;

les bijoux et autres objets précieux, tels que fourrures, soieries, dentelles faites à la main ;

les montres, pendules et chronomètres ;

(1) L'enregistrement direct de ces véhicules n'est admis qu'en trainée avec Southampton, Newhaven, Brighton, Eastbourne, Folkestone, Douvres, ainsi qu'avec Londres via Harwich (traite *via* la Belgique).



les papiers importants tels que billets de banque, mandats de poste, lettres de change, timbres, cartes géographiques, titres, papiers et effets de valeur, traites ;

les objets d'art, tels que tableaux, gravures, statues, bronzes d'art, antiquités ; la verrerie et la porcelaine ;

3° Les matières facilement inflammables, corrosives ou qui pourraient avarier le matériel des chemins de fer ;

6° Les liquides ;

7° Les animaux vivants ;

8° Les colis et objets quelconques dont les dimensions ne permettent pas leur chargement dans les fourgons à bagages ;

9° Les motocycles à plusieurs places et les automobiles.

#### Arr. 46.

### Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages. Surtaxes.

§ 1. — Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions visant l'admission des objets comme bagages ; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

§ 2. — Les Administrations ont le droit, en cas de présomption de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions. Le détenteur du bulletin est appelé à assister à la vérification ; s'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en vigueur dans l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers à l'Administration. Si une infraction est constatée, les frais occasionnés par la vérification doivent être payés par le détenteur du bulletin de bagages.

§ 3. — Dans le cas où seraient remis comme bagages des objets qui, aux termes de la Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer, sont exclus du transport ou ne sont admis que sous certaines conditions, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe constituant une pénalité, sans préjudice du supplément de taxe éventuelle et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage ainsi que des sanctions pénales.

La surtaxe doit être payée par chaque kilogramme brut des objets exclus du transport, à raison de 45 francs or (1), avec un minimum de perception de 30 francs or (1), pour les objets comprenant des matières exclues du transport par chemin de fer comme marchandises, et à raison de 5 francs or (1), avec un minimum de perception de 40 francs or (1), dans les autres cas.

Si les prescriptions en vigueur pour le trafic intérieur de l'Administration sur laquelle la contravention a été déconverte donnent lieu à une surtaxe totale moins élevée, c'est cette dernière qui est perçue.

#### Arr. 17.

### Emballage et conditionnement des bagages.

§ 1. — Les bagages dont l'emballage est insuffisant ou le conditionnement défectueux peuvent être refusés. S'ils sont néanmoins acceptés, l'Administration aura le droit de mentionner leur état sur le bulletin de bagages.

L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages mentionnant l'insuffisance de l'emballage ou le conditionnement défectueux du colis est considérée comme preuve que leur état a été reconnu par lui.

§ 2. — Les colis doivent porter le nom et l'adresse du voyageur et la station de destination dans des conditions de fixité suffisantes pour que ces indications ne puissent se détacher en cours de transport. Dans l'intérêt du public il est recommandé que le nom de la station de destination soit souligné de manière apparente et qu'aucun autre mot ne soit souligné.

(1) Le franc or est égal à  $\frac{10}{31}$  de gramme d'or au titre 900 millièmes.

Les colis qui ne portent pas les indications obligatoires ou dont les étiquettes ne seraient pas fixées assez solidement peuvent être refusés.

§ 3. — Les anciennes étiquettes, adresses ou autres indications se rapportant à des transports antérieurs doivent être enlevées par le voyageur.

#### Arr. 18.

### Enregistrement. Bulletin de bagages.

§ 1. — L'enregistrement de bagages à destination ou au départ de stations intermédiaires situées sur le parcours indiqué sur le billet ne peut être exigé que s'il existe des tarifs bagages directs au départ ou à destination de ces stations intermédiaires.

§ 2. — Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur.

§ 3. — Pour le surplus, les formalités de l'enregistrement des bagages sont déterminées par les règlements en vigueur à la station de départ.

§ 4. — Les mentions suivantes sont obligatoires sur les bulletins de bagages :

a) l'indication des stations de départ et de destination ;

b) l'itinéraire ;

c) le jour de la remise et le train pour lequel a été effectuée cette remise ;

d) le nombre de billets ;

e) le nombre de colis ;

f) le poids brut et, le cas échéant, le poids à taxer, déduction faite de la franchise ;

g) le montant du prix de transport et des autres droits éventuels.

§ 5. — Lorsque pour l'expédition de bagages, l'acheminement par plusieurs itinéraires est possible ou si le lieu de destination est desservi par plusieurs stations, le voyageur est tenu d'indiquer clairement l'itinéraire à suivre ou la station pour laquelle l'enregistrement doit avoir lieu. L'Administration ne répond pas des conséquences de l'observation de cette prescription par le voyageur.

§ 6. — Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

§ 7. — Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci est établi conformément à ses indications.

#### Arr. 19.

### Livraison.

§ 1. — La livraison des bagages a lieu contre la remise du bulletin de bagages. L'Administration n'est pas tenue de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2. — Le détenteur du bulletin de bagages est en droit de réclamer au bureau de la station destinataire la livraison des bagages aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train pour lequel les bagages ont été enregistrés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités requises par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.

§ 3. — A défaut de présentation du bulletin de bagages, l'Administration n'est tenue de remettre les bagages que si le réclamant justifie de son droit ; si cette justification semble insuffisante, l'Administration peut exiger une caution.

§ 4. — Les bagages sont livrés à la station pour laquelle ils ont été enregistrés. Toutefois, à la demande du détenteur du bulletin faite en temps utile, si les circonstances le permettent et si les prescriptions douanières, d'octroi, fiscales, de police ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la station de départ ou livrés à une station intermédiaire contre remise du bulletin de bagages.

§ 5. — Le détenteur du bulletin auquel le bagage n'est pas livré dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a réclamé la livraison.

§ 6. — Pour le surplus, la livraison est soumise aux règles en vigueur sur les lignes de l'Administration chargée de la livraison.



Ag B

10 1/2 F

M. A. R.

Tout demandé

18/11

b

# Note

pour M. Gonon

Chef du Cabinet de M. le Président  
du Comité

Vous avez bien voulu le 7 janvier 1939

me demander d'étudier la nature exacte  
du contrat de Transport maritime de la  
livraison de lettres directes de France en  
Angleterne ou inversement avec un point de  
la vie maritime entre Calais - Douvres et  
Boulogne. L'élément est la justification à  
prendre pour obtenir garantie entière de  
la Société S. A. B. A. contre toute  
responsabilité maritime de Transport maritime  
sur la nature de cette Société de voyageur et  
de leurs bagages.

Les premières, la livraison de  
lettres directes, en outre de France - Angleterne.

18/11



entraînent l'unité de contrat (Canad. 26 juin  
1924 C<sup>4</sup> d'Orléans & de La Table). Le chemin  
de fer qui obtient le billet pour le contrat pour  
l'ensemble du transport et pour le compte des  
transporteurs individuels. Le premier transporteur  
comme le dernier, après exécution du contrat peut  
être <sup>directement</sup> assigné par le voyageur ou le ayant droit  
au sujet de ce contrat.

Sans doute dans le billet remis aux voyageurs  
figurerait ~~sur un fait~~ la mention suivante :

3 coupons distincts l'un pour le trajet en France,  
l'autre pour le transport maritime, le troisième  
pour le trajet en Angleterre, et il est stipulé  
sur un simple billet annexé :

" Pour la commodité des voyageurs ces coupons  
sont remis en un billet, mais à la condition  
expresse que chaque coupon forme un contrat  
distinct, soumis aux lois et règlements en vigueur  
sur chaque frontière ainsi qu'aux lois et  
règlements en matière de transports maritimes,  
en convenant que la partie de voyage indiquée  
sur le coupon adont les effets ne s'appliquent  
qu'à cette partie du voyage.

" Aucun des Compagnies n'agit comme agent  
de l'une quelconque d'entre elles et n'a en outre de



3/

responsabilité au sujet d'une partie quelconque  
du voyage autre que celle qui ne sera pas  
elle.

Mais une formule dont la partie est  
discutable, surtout lorsqu'il s'agit de la  
S. A. B. A. qui <sup>est</sup> en réalité ~~non~~  
~~pas~~ à l'égal de la C. ou Nord une  
entreprise effectuant à sa place une  
transport maritime qui elle assurait antérieurement  
elle-même, a dû paraître dans les documents  
relatifs. Elle est en outre peut en contradiction  
~~Il y a dans les documents que nous~~  
~~leur content le fait. Surtout à l'égard de~~  
~~la législation, une condition d'un tarif unique~~  
avec le tarif appliqué qui ~~paraît~~ dans  
son article 34 § 2 ~~que le voyageur de~~  
~~la classe pour l'air~~ ~~ou l'air de transport devrait être exempté~~  
" ~~contre l'Administration de départ~~ ~~l'air~~  
Le voyageur libre d'indiquer son action soit  
contre pour l'incendie de l'ensemble ou  
contre, contre l'Administration de départ,  
l'Administration des assurances, ou l'Administration  
sur laquelle s'est produit le fait générateur de  
l'action.



La C.<sup>ie</sup> du Nord peut être amiguie pour  
un amiral qui sera assigné pendant le  
transport maritime, <sup>mais</sup> ~~suivant la jurisprudence~~

~~et la nature, la responsabilité du transport sera~~  
~~la S. A. G. A. si elle se~~  
~~de l'union d'après les règles posées par le (traité) ou le droit~~  
~~maritime pour le transport maritime au large. (Répond. de~~  
~~la loi de 1871) La clause de la loi pour toujours en vertu de droit~~  
~~commun, sans les stipulations des conditions~~  
~~communes d'assurance ou d'assurance contre le transport~~  
~~pour entre la C.<sup>ie</sup> de chemin de fer et l'assurance~~  
~~Maritime, mais celle-ci pourra opposer l'assurance~~  
~~qu'elle a stipulée pour le transport maritime~~  
~~la clause relative à la fortune de mer (art. 216 du C. de Com.) qui~~

~~comme avec la police et après de garantir au~~  
~~de l'assurance indispensable, comme avec la police~~  
~~quoique même la S. A. G. A. se puisse indispensable~~  
~~Le point de vue, l'assurance possible, ainsi qu'on le~~  
~~puisse dans les autres en préparation les conditions~~  
~~proposées de puiser dans les autres en préparation les~~  
~~d'assurance de cette garantie condition de la garantie de chemin de~~

~~sur~~  
~~La formule que vous envisagez pourrait~~

~~(Répond. Elle a une large légitimité, après~~  
~~avoir~~  
~~maritime d'être toute équivoque et sujet de discussion :~~


~~T. II. n. 1271.)~~  
~~Il est rappelé que me paraît répondre~~  
~~entièrement à ce but si je vous propose~~  
~~seulement de supprimer dans le premier~~  
~~paragraphe le mot "dans les conditions du~~  
~~droit commun" qui peuvent prêter à équivoque,~~  
~~puisque le contrat, tel que le contrat, est soumis à des~~  
~~lois aux conditions du droit, soit à la législation~~  
~~officielle. Le <sup>serait possible</sup> ~~supprimer~~ le mot, de sorte <sup>seulement</sup> que la~~



5,  
S. A. G. A. conformément aux Tarifs en vigueur à  
l'origine de l'ancienne réglementation  
~~de la~~ l'industrie japonaise. <sup>et</sup> - l'industrie japonaise  
Il <sup>conviendrait</sup> ~~serait~~ également de leur fournir  
pour les assurances pendant les opérations de  
chargement et de déchargement, qu'il s'agit,  
d'opérations sous le régime de la Loi du 2 Avril  
1936, des opérations assurées par la Transporteur  
maritime, cad. pour le chargement, depuis la  
mise <sup>à quai</sup> / sous palan pour le chargement, et pour  
le déchargement jusqu'à la mise à quai  
sous palan pour la Transporteur maritime.

Il <sup>les assurés devront</sup> ~~conviendrait également~~ de fournir <sup>l'assurance</sup> dans  
le cas des conditions de responsabilité de  
marchandises ou de bagages au moment de leur  
mise au charge sous palan pour le chemin de fer.  
afin de <sup>lui</sup> ~~leur~~ <sup>pour l'assurance de son recours</sup> ~~fournir~~ l'administration  
la prime des assurances par la Transporteur maritime  
~~même pour ceux son recours.~~





Pour la commodité des voyageurs, ces coupons sont réunis en un livret, mais à la condition expresse que chaque coupon forme un contrat distinct, soumis aux lois et règlements en vigueur sur chaque territoire ainsi qu'aux lois et règlements en matière de transports maritimes, ne concernant que la partie du voyage indiquée sur ce coupon, et dont les effets ne s'appliquent qu'à cette partie du voyage.

Aucune des Compagnies n'agit comme agent de l'une quelconque d'entre elles, et n'encourt de responsabilité au sujet d'une partie quelconque du voyage autre que celle qui est assurée par elle.



# PIÈCES

JOINTES A L'APPUI

*de la lettre* .....

à M. AURENGE .....

du 6.I.1939 .....

63668 M. R..



9 décembre 1938

A C C O R D S

conclus entre la Compagnie du Nord et la Société  
Anonyme de Gérance et d'Armement (S.A.G.A.) pour  
l'exécution d'un service maritime entre CALAIS  
et DOUVRES

Application de l'art. 11 du décret-loi du 31 août 1937

RAPPORT AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

I - HISTORIQUE DE L'AFFAIRE -

Avant 1896, tous les services du Pas-de-Calais étaient assurés sous pavillon anglais, l'Etat français versant à la Compagnie du SOUTH EASTERN and CHATAHM une redevance pour le transport des dépêches postales.

En 1895, l'Administration des Postes se mit d'accord avec la Compagnie du Nord pour que celle-ci exécutât un aller et retour quotidien à l'aide de bateaux qu'elle ferait construire. Ces bateaux furent mis en service sous les noms de "NORD" et de "PAS-de-CALAIS". La Compagnie du Nord recevait de l'Etat une subvention postale de 250.000 francs. Le traité fut renouvelé en 1906, et resta en vigueur jusqu'à la guerre.

Peu de temps après l'organisation du service français, la Compagnie du Nord se mit d'accord avec le SOUTH EASTERN and CHATAHM pour l'exploitation en pool de l'ensemble des services aboutissant à BOULOGNE et CALAIS. Le traité de partage signé le 28 février 1900 attribuait à la ligne française un pourcentage de 25,5 %. Ce traité est encore en vigueur, il n'a subi que des retouches de détail pour l'adapter aux modifications intervenues dans les conditions d'exploitation.

La Compagnie du Nord a exploité par ses propres moyens les deux navires nécessaires à l'exécution du Service CALAIS-DOUVRES jusqu'à la guerre. Pendant la guerre, le service fut interrompu ; les deux paquebots qui l'assuraient étant d'ailleurs réquisitionnés, ils furent libérés en 1920.

.....



La Compagnie du Nord décida à cette époque de les vendre à la S.A.G.A., et de lui en confier l'exploitation. La cession fut réalisée au prix de quatre millions. Par un échange de lettres des 7 mai et 19 septembre 1931; la Compagnie du Nord et la S.A.G.A. se mirent d'accord sur les conditions ultérieures d'exploitation : la Compagnie du Nord abandonnait à la S.A.G.A. sa part dans le compte de partage avec la Compagnie anglaise ; la S.A.G.A. prenait à sa charge tous les frais d'exploitation du service maritime. Le traité était conclu pour un an avec faculté de prorogation par tacite reconduction.

En 1920, les paquebots NORD et PAS-de-CALAIS étaient déjà hors d'âge. Ils furent remplacés en 1923 par "L'EMPRESS" et "L'INVICTA" navires achetés par la S.A.E.A. en Angleterre. En 1927 ces navires se trouvaient à nouveau démodés ; la Compagnie du Nord demanda à la S.A.G.A. de faire construire deux paquebots modernes destinés à remplacer "L'EMPRESS" et "L'INVICTA". En contre partie la S.A.G.A. demanda que le bénéfice de son contrat lui fût garanti pour une période d'au moins dix ans. La Compagnie du Nord lui donna son accord par lettre du 5 octobre 1927.

Après la mise en service des deux nouveaux navires ("COTE d'AZUR" en 1931 et "COTE d'ARGENT" en 1933), la date d'expiration du contrat fut fixée, par lettre du 20 juillet 1934 de la Compagnie du Nord, au 31 décembre 1950. La lettre de 1927 apporte au texte de 1921, qui se bornait à définir la consistance des recettes attribuées à la S.A.G.A., quelques précisions supplémentaires ; en voici le passage essentiel :

"moyennant la construction par la S.A.G.A. dans un délai moyen de 2 ans, de deux paquebots reconnus par la Compagnie du Nord comme offrant à tous points de vue les derniers perfectionnements pouvant intéresser la voie Calais-Douvres (sécurité, vitesse, confort, luxe) et leur exploitation entre Calais et Douvres ou Boulogne-Folkestone suivant les horaires tarifs et autres conditions concertés avec la Compagnie du Nord (et découlant d'ailleurs des conditions actuelles d'exploitation), la Compagnie du Nord s'engage pour une période d'au moins 10 ans, commençant à courir à la date de mise en service du second des dits paquebots et pouvant être prolongée, à maintenir à la S.A.G.A. les avantages revenant au service maritime français dans le Détroit et, notamment, la part afférente à la traversée maritime des billets directs et des enregistrements directs de bagages empruntant ledit service, ou, tant que durera le régime actuel de partage à forfait avec le "Southern Railway" de l'ensemble des recettes maritimes voyageurs et bagages entre Calais-Douvres et Boulogne-Folkestone, la part de cet ensemble attribuée au service maritime français".

.....



## II - OBSERVATIONS AUXQUELLES DONNE LIEU LE CONTRAT ACTUEL.

=====

Il ressort de l'exposé ci-dessus que la S.A.G.A. agit comme entrepreneur de transports maritimes, exécutant, pour le compte du chemin de fer, l'un des services journaliers entre CALAIS et DOUVRES. L'exploitation a lieu aux risques et périls de l'entrepreneur, qui fournit les navires et supporte les dépenses d'exploitation, et reçoit la totalité de la " part maritime " des billets de ou pour l'Angleterre, laquelle est libellée en livres.

La durée du traité est celle que les parties ont considéré en 1934 comme nécessaire à l'amortissement des navires mis en service en 1931-1933 ( expiration au 31 décembre 1950 ).

Ce traité, dans sa forme actuelle, présente les lacunes et imperfections ci-après :

1°- Il ne comporte aucune disposition qui garantisse la continuité du Service après le 31 Décembre 1950. A cette date, la S.A.G.A. conserve la libre disposition des navires, alors qu'ils auront été largement amortis pendant la durée du contrat et la S.N.C.F. risquerait de se trouver devant l'alternative ou de ne plus pouvoir continuer le service, ou de devoir racheter les navires à la S.A.G.A.

Le contrat ne comporte non plus aucune disposition concernant le renouvellement des navires; question qu'il convient de régler en tenant compte de l'augmentation des prix de la construction navale depuis 1931-1933.

2°- Le traité ne prévoit pas l'éventualité de modification dans la parité du franc et de la livre. Les recettes étant faites en livres et les dépenses d'exploitation en francs, il en résulte que la rémunération de l'entrepreneur du Service Maritime s'est accrue récemment dans une proportion supérieure au pourcentage d'augmentation des frais d'exploitation. Etant donné le niveau actuel des tarifs pratiqués par les Services Maritimes dans le Détroit, le produit de la " part maritime " des billets laisse, après déduction de toutes les charges afférentes à l'exploitation du service, une marge bénéficiaire très importante.

.....



Il est anormal que le chemin de fer abandonne la totalité de cette marge à l'exploitant du Service Maritime, lequel ne prend aucune part à la recherche et au développement du trafic.

3°- Le traité contient d'autres lacunes. Par exemple :

- il ne définit pas les droits réciproques des contractants en cas de modification importante des tarifs, ou de l'organisation des services franco-anglais ;

- il n'impose aucune restriction à l'activité de l'entrepreneur pour lui interdire de participer à des services concurrents du service CALAIS-DOUVRES, etc....

Pour ces raisons, la S.N.C.F. s'est rapprochée de la S.A.G.A. pour réviser à l'amiable les accords qui existaient entre elle et la Compagnie du Nord.

Il est proposé au Conseil de transmettre le dossier à la Commission des Marchés, en lui faisant connaître que la S.N.C.F. n'est pas d'avis de prendre en charge le traité dans sa forme actuelle.

Signé : GONON.



Sept 28.7.1904

BA 1904.33

1. 1831  
2. 1832  
3. 1833  
4. 1834  
5. 1835  
6. 1836  
7. 1837  
8. 1838  
9. 1839  
10. 1840  
11. 1841  
12. 1842  
13. 1843  
14. 1844  
15. 1845  
16. 1846  
17. 1847  
18. 1848  
19. 1849  
20. 1850  
21. 1851  
22. 1852  
23. 1853  
24. 1854  
25. 1855  
26. 1856  
27. 1857  
28. 1858  
29. 1859  
30. 1860  
31. 1861  
32. 1862  
33. 1863  
34. 1864  
35. 1865  
36. 1866  
37. 1867  
38. 1868  
39. 1869  
40. 1870  
41. 1871  
42. 1872  
43. 1873  
44. 1874  
45. 1875  
46. 1876  
47. 1877  
48. 1878  
49. 1879  
50. 1880  
51. 1881  
52. 1882  
53. 1883  
54. 1884  
55. 1885  
56. 1886  
57. 1887  
58. 1888  
59. 1889  
60. 1890  
61. 1891  
62. 1892  
63. 1893  
64. 1894  
65. 1895  
66. 1896  
67. 1897  
68. 1898  
69. 1899  
70. 1900  
71. 1901  
72. 1902  
73. 1903  
74. 1904  
75. 1905  
76. 1906  
77. 1907  
78. 1908  
79. 1909  
80. 1910  
81. 1911  
82. 1912  
83. 1913  
84. 1914  
85. 1915  
86. 1916  
87. 1917  
88. 1918  
89. 1919  
90. 1920  
91. 1921  
92. 1922  
93. 1923  
94. 1924  
95. 1925  
96. 1926  
97. 1927  
98. 1928  
99. 1929  
100. 1930

En ce sens:

Le 1er jour de l'année 1831, le 1er jour de l'année 1832, le 1er jour de l'année 1833, le 1er jour de l'année 1834, le 1er jour de l'année 1835, le 1er jour de l'année 1836, le 1er jour de l'année 1837, le 1er jour de l'année 1838, le 1er jour de l'année 1839, le 1er jour de l'année 1840, le 1er jour de l'année 1841, le 1er jour de l'année 1842, le 1er jour de l'année 1843, le 1er jour de l'année 1844, le 1er jour de l'année 1845, le 1er jour de l'année 1846, le 1er jour de l'année 1847, le 1er jour de l'année 1848, le 1er jour de l'année 1849, le 1er jour de l'année 1850, le 1er jour de l'année 1851, le 1er jour de l'année 1852, le 1er jour de l'année 1853, le 1er jour de l'année 1854, le 1er jour de l'année 1855, le 1er jour de l'année 1856, le 1er jour de l'année 1857, le 1er jour de l'année 1858, le 1er jour de l'année 1859, le 1er jour de l'année 1860, le 1er jour de l'année 1861, le 1er jour de l'année 1862, le 1er jour de l'année 1863, le 1er jour de l'année 1864, le 1er jour de l'année 1865, le 1er jour de l'année 1866, le 1er jour de l'année 1867, le 1er jour de l'année 1868, le 1er jour de l'année 1869, le 1er jour de l'année 1870, le 1er jour de l'année 1871, le 1er jour de l'année 1872, le 1er jour de l'année 1873, le 1er jour de l'année 1874, le 1er jour de l'année 1875, le 1er jour de l'année 1876, le 1er jour de l'année 1877, le 1er jour de l'année 1878, le 1er jour de l'année 1879, le 1er jour de l'année 1880, le 1er jour de l'année 1881, le 1er jour de l'année 1882, le 1er jour de l'année 1883, le 1er jour de l'année 1884, le 1er jour de l'année 1885, le 1er jour de l'année 1886, le 1er jour de l'année 1887, le 1er jour de l'année 1888, le 1er jour de l'année 1889, le 1er jour de l'année 1890, le 1er jour de l'année 1891, le 1er jour de l'année 1892, le 1er jour de l'année 1893, le 1er jour de l'année 1894, le 1er jour de l'année 1895, le 1er jour de l'année 1896, le 1er jour de l'année 1897, le 1er jour de l'année 1898, le 1er jour de l'année 1899, le 1er jour de l'année 1900, le 1er jour de l'année 1901, le 1er jour de l'année 1902, le 1er jour de l'année 1903, le 1er jour de l'année 1904, le 1er jour de l'année 1905, le 1er jour de l'année 1906, le 1er jour de l'année 1907, le 1er jour de l'année 1908, le 1er jour de l'année 1909, le 1er jour de l'année 1910, le 1er jour de l'année 1911, le 1er jour de l'année 1912, le 1er jour de l'année 1913, le 1er jour de l'année 1914, le 1er jour de l'année 1915, le 1er jour de l'année 1916, le 1er jour de l'année 1917, le 1er jour de l'année 1918, le 1er jour de l'année 1919, le 1er jour de l'année 1920, le 1er jour de l'année 1921, le 1er jour de l'année 1922, le 1er jour de l'année 1923, le 1er jour de l'année 1924, le 1er jour de l'année 1925, le 1er jour de l'année 1926, le 1er jour de l'année 1927, le 1er jour de l'année 1928, le 1er jour de l'année 1929, le 1er jour de l'année 1930.

DE LA VILLE DE MONTMARTRE. - EN UN SEUL VOLUME.



22

Bulletin Annoté

des Chemins de Fer.

COUR D'APPEL DE LYON.

28 JUILLET 1904.

Mai et Juin 1905.

Page 33

KANE & Cie contre COMPAGNIE P.-L.-M.

CONTRAT DE TRANSPORT UNIQUE.- PLURALITE DE  
COMPAGNIES.- TRANSPORTEUR INTERMEDIAIRE.- AVARIES.-  
PREUVE DE LA FAUTE.

Le commissionnaire de transport, à qui le destinataire a envoyé le connaissement en le chargeant de prendre livraison des colis des mains de la Compagnie de navigation et de le réexpédier, ne peut être considéré que comme un transporteur intermédiaire, et, par suite, en cas d'avarie intérieure et cachée, il n'est responsable qu'autant que sa faute est prouvée.

Une caisse de soieries, transportée par le Navire LA CHAMPAGNE, de la Compagnie Transatlantique de la Havane au Havre, fut réexpédiée en wagon plombé de l'entrepôt de la Douane au Havre à l'entrepôt de la Douane à Lyon, par les soins des sieurs Kane et Cie, transitaires au Havre, à qui les destinataires à Lyon les sieurs Oriard et Cie, avaient adressé le connaissement. Les Compagnies de l'Ouest et Paris Lyon Méditerranée concoururent au transport. A Lyon, lieu de destination, des manquants et une différence de poids furent constatés. Les destinataires assignèrent la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée qui appela en garantie les sieurs Kane et Cie.

LA COUR:

Attendu que Kane et Cie, chargés par Oriard et

*Lyon  
28  
juillet  
1904*

*commissionnaire  
transport  
transporteur intermédiaire*



Cie, qui leur avaient envoyé le connaissement, de réexpédier à Lyon le colis amené par LA CHAMPAGNE, qui était en entrepôt de Douane au Havre, ne peuvent être considérés que comme des transporteurs intermédiaires que, dès lors, s'agissant d'une avarie intérieure et cachée, aucune présomption de faute ne pèse contre eux; attendu qu'il n'est pas établi qu'ils aient commis dans l'accomplissement de leur mandat des fautes, ni à l'arrivée et à la réception des colis au Havre ni à son départ du Havre; c'est <sup>à dire</sup> à la remise à la Cie de l'Ouest; qu'ils n'avaient point à vérifier l'état intérieur du colis à l'arrivée; puisque ce colis était en bon état apparent, ainsi que la Cie Paris-Lyon-Méditerranée l'affirme elle-même; qu'à ce moment, Kane et Cie ne connaissaient pas encore le propriétaire de ce colis; qu'après s'être portés réclameurs, ils ne pouvaient, ainsi qu'ils l'ont fait, que laisser le colis sous la surveillance de la douane afin qu'elle le mit d'office en entrepôt de douane après expiration des délais légaux après leur débarquement;

Attendu qu'en remettant à la Cie de l'Ouest le colis avec une déclaration qui indiquait d'après le connaissement un poids de 295 Ks, Kane et Cie, qui n'avaient pas eu à vérifier le colis, devaient nécessairement supposer que la Cie vérifierait, quant au poids tout au moins, la sincérité de la déclaration qui leur était faite; que rien ne prouve du reste que, lorsque le colis a été remis à la Cie, il n'avait pas le poids indiqué; qu'il n'est nullement établi que les marchandises sont arrivées à Lyon dans l'état où elles ont été remises à la Cie de l'Ouest, et que cette Cie n'ait pas pu vérifier l'état de l'emballage et le poids



du colis; qu'en l'absence de toute faute de la part de Kane et Cie, le recours de la Cie P.L.M. doit être écarté, et ce avec d'autant plus de raison, que Oriard et Cie ne demandant rien à Kane et Cie, la Cie P.L.M. serait encore sans droit ni qualité pour invoquer contre eux l'inexécution d'un mandat auquel elle est étrangère;

Par ces motifs;

et adoptant pour le surplus les motifs du jugement rendu le II Décembre 1903 par le Tribunal de Commerce de Lyon, rejette comme mal fondée la demande en garantie formée par la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée contre les sieurs Kane et Cie.

---



C

25 25

COUR DE CASSATION ( Ch. Civ.)

26 JUIN 1924 .

-----

Compagnie d'ORLEANS C/ DE LESTABLE.

MARCHANDISES EXPEDIEES EN ANGLETERRE.- APPLICATION DU TARIF  
DIRECT d'EXPORTATION G.V.3.- COMPETENCE EN CAS DE LITIGE, DU TRIBU-  
NAL DU LIEU DE DESTINATION;-

cas. li  
25  
juin  
1924

Lorsqu'une expédition qui doit emprunter plusieurs réseaux  
est faite directement du lieu du départ au lieu de destination, il  
y a un contrat de transport unique, et par suite la demande d'expé-  
dition implique la réquisition des tarifs applicables jusqu'à la  
complète exécution du contrat .

C'est ainsi qu'un expéditeur qui a fait la demande, pour  
expédier des marchandises en Angleterre, du tarif d'exportation G.V.  
314, ne saurait soutenir que les conditions du tarif direct d'expor-  
tation G.V.3 ne lui sont pas opposables, l'application du premier  
tarif devant nécessairement cesser à la gare frontière pour faire  
place au second, en ce qui concerne le trafic direct franco-Anglais.

En conséquence, aux termes de l'art. XVIII de ce tarif, les  
litiges en cas d'accidents, retards et pertes devant être portés  
devant le Tribunal du lieu de destination, le tribunal français  
devant lequel la Compagnie a été assignée doit se déclarer incompé-  
tente au profit du tribunal Anglais.-

58

-0-0-0-0-0-0-



Transporteurs successifs (Transports par mer et par fer).

Lorsqu'il n'y a qu'un seul contrat de transport de marchandises afférent à un parcours par mer et à un parcours par chemin de fer, c'est, au cas d'avarie, le parcours au terme duquel en a lieu la constatation qui détermine les prescriptions et fins de non recevoir applicables.

Dans l'espèce donc (transport par mer de Dunkerque à Bordeaux et par fer de Bordeaux à Millau) - où l'avarie des marchandises, bien qu'incontestablement survenue avant le parcours par Chemin de fer, n'a été constatée qu'au terme dudit parcours - il y avait lieu à application des art. 105 et 108 du Code de Commerce.

Cour de Cassation, ch. civile,  
2 décembre 1896

COUBE & Cie et CARRIERE c/ Cie des bateaux à hélice  
du Nord,  
et Cie du Midi.

LA COUR :

Donne défaut contre la Compagnie du Midi .....

Et statuant sur le pourvoi :

Vu les articles 105 & 108 du Code de commerce, et l'art. 435 du même Code;

Attendu qu'aux termes du connaissement intervenu entre les parties, le 31 mai 1893, les marchandises qui ont donné lieu au litige ont été chargées le même jour à Dunkerque sur le vapeur "Président Leroy Lallier", pour être transportées à Bordeaux, et être délivrées, après l'heureuse arrivée du navire, à Carrière, à Millau (Aveyron); qu'en fait, elles ont été réexpédiées par voie ferrée, le 19 juin suivant, de Bordeaux à Millau par l'agent à Bordeaux de la Cie des bateaux à ~~Millau~~ vapeur à hélice du Nord; que, sur le refus du destinataire de les recevoir, trois experts ont été commis par justice pour en vérifier l'état; que, le 9 septembre 1893 enfin, assignation en réparation des avaries qu'elles avaient éprouvées a été donnée par l'expéditeur et le destinataire, au dernier transporteur devant le tribunal de commerce de Millau;

Attendu que, lorsqu'il n'y a qu'un contrat de transport comprenant, comme dans la cause, un parcours par mer et un parcours par terre ou vice versa, c'est en cas d'avarie des objets transportés, celui des deux parcours au cours ou au terme duquel l'avarie a été constatée, qui détermine les prescriptions et fins de non recevoir applicables; que, dans l'espèce, la constatation des avaries subies par les marchandises en litige ayant été faite au terme du parcours par terre, les dispositions à appliquer étaient celles des art. 105 et 108 du Code de Commerce; que dès lors accueillant par le motif que l'avarie s'était produite pendant le transport par mer, la fin de non recevoir invoquée par la Compagnie défenderesse pour inobservation des formalités et délais prescrits par l'art. 435 du même Code, et en déchargeant, en conséquence, cette Compagnie des condamnations prononcées contre elle par le tribunal de commerce de Millau, l'arrêt attaqué a faussement appliqué ledit article et violé les art. 105 et 108 mentionnés ci-dessus;

PAR CES MOTIFS, casse et annule.

(Bull. Ann. Ch. fer, 1896-1897, p. 281).

*Voie Ch. Riv. 22.7.73. 9/4.1.207  
S. 73.1.483*



June 22.8.06

C.P. 9.11.06

1906  
Active  
DURAND,  
GRAND or Cts  
D<sup>r</sup> 130025



12618

TRIBUNAL DE COMMERCE DE GRENOBLE

4

Affaire  
DURAND,  
GIRAUD et Cie

Audience du 17 Janvier 1902

D<sup>er</sup> 73092

I - La livraison au destinataire met fin au contrat de transport au regard de l'expéditeur.

II - La substitution d'un colis à un autre est assimilable à la perte partielle au point de vue de l'accomplissement des formalités de l'art. 105 du Code de Commerce.

Attendu que par exploit en date du 19 juin 1901 Durand et Giraud ont assigné la Compagnie P.L.M. en 50<sup>f</sup> de dommages-intérêts, tant pour la valeur de marchandises expédiées et non parvenues aux destinataires, auxquels elles étaient adressées, que pour réparation du préjudice causé;

Attendu que le 22 avril 1901, Durand et Giraud expédiaient en port payé : 1° - à M. Joseph Bertoncini à Modane, 3 barils mastic sous les marques DG. 3701 - 3702 - 3705; 2° - à M. Gourju, Maître de forges à Bompertuis, 1 seau émeri sous le N° 3700 et une caisse plombagine sous le N° 3701; Qu'il résulte des lettres de Gourju du 24 mai et de Bertoncini en date du 31 mai; Que la caisse de plombagine a été expédiée à Modane et un des barils de mastic à destination de Modane expédié à Bompertuis.

Attendu, que pour satisfaire aux réclamations et aux besoins de leurs clients, Durand et Giraud ont expédié à ceux-ci de nouvelles marchandises dont ils demandent le paiement à la Compagnie;

Attendu que Bertoncini, d'une part, et Gourju, d'autre part, ayant pris livraison des marchandises et sans aucune réserve, le contrat de transport a pris fin, de ce fait, au regard de l'expéditeur;

Attendu que la substitution de colis à un autre est assimilée à la perte partielle et que conformément à l'article 105 du Code de Commerce, les destinataires auraient dû, dans les trois jours qui ont suivi la livraison, notifier leurs protestations à la Compagnie par acte extra judiciaire ou par lettre recommandée; que cette formalité n'a pas été remplie et que ce n'est qu'un mois après que la réclamation a été formulée alors qu'il n'était plus possible de vérifier les causes de substitution des colis et de déterminer à qui incombait la responsabilité.

Par ces motifs, le Tribunal, après en avoir délibéré conformément à la loi, déboute Durand et Giraud de leur demande et les condamne aux dépens.



UNIVERSITÉ DE PARIS

## FACULTÉ DE DROIT

## DISTRIBUTION DES PRIX

Présidence de M. Glasson, doyen.

Séance du jeudi 8 novembre 1906.

La Faculté s'est réunie, à deux heures, dans la Salle des fêtes, pour procéder à la distribution des prix de l'année scolaire 1905-1906.

1<sup>er</sup> Prix fondés par la Ville de Paris pour les étudiants de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> année;

2<sup>e</sup> Prix fondés par Mme Duchesne-Beaumont pour les étudiants de 3<sup>e</sup> année;

3<sup>e</sup> Prix décernés aux meilleures thèses de doctorat soutenues en 1903;

4<sup>e</sup> Prix fondés par Mme la comtesse Rossi.

M. le doyen a prononcé le discours d'usage.

M. Sauzet, professeur, a lu le rapport sur les concours de licence pour l'année scolaire 1905-1906, et sur les mémoires présentés pour les prix du comte Rossi, ainsi que sur les prix et mentions accordés aux auteurs de thèses de doctorat soutenues en 1905.

Le Secrétaire a lu la liste des lauréats des concours et des étudiants qui ont obtenu la mention « éloges » à leurs examens (unanimité de boules blanches) pendant l'année scolaire 1905-1906.

## PRIX DE LA VILLE DE PARIS

## CONCOURS DE PREMIÈRE ANNÉE

## Droit romain.

1<sup>er</sup> Prix. — M. Esmein (Paul-Edmond-Julien), né à Paris, le 20 juin 1886.

2<sup>e</sup> Prix. — M. Alcindor (Léon-Dieudonné), né à Paris, le 19 juin 1886.

1<sup>re</sup> Mention honorable. — M. Amiaud (Marie-Joseph-Félix-Emile-André), né à Paris, le 2 décembre 1883.

2<sup>e</sup> Mention honorable. — M. Basso (Louis-Anne-Marie-Sébastien), né à Lyon (Rhône), le 19 août 1882.

3<sup>e</sup> Mention honorable. — M. Beaufort (Henry-Luc-Joseph-François-Gabriel), né à Paris, le 18 mars 1887.

— M. Piédelièvre (Jacques-Victor-Alfred), né à Rennes (Ille-et-Vilaine), le 8 juin 1888.

## Economie politique.

1<sup>er</sup> Prix. — M. Maunier (René-Louis-Edouard), né à Niort (Deux-Sèvres), le 26 août 1887.

2<sup>e</sup> Prix. — M. Esmein (Paul-Edmond-Julien), né à Paris, le 20 juin 1886.

1<sup>re</sup> Mention honorable. — M. Amiaud (Marie-Joseph-Félix-Emile-André), né à Paris, le 2 décembre 1883.

— M. Buraux (Emmanuel-Ernest-Joseph-Marie), né à Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais), le 5 avril 1886.

2<sup>e</sup> Mention honorable. — M. Basso (Louis-Anne-Marie-Sébastien), né à Lyon (Rhône), le 19 août 1882.

— M. Minin (Pierre-Lucien), né à Villers-Cotterets (Aisne), le 19 janvier 1887.

— M. Paulin (Maxime-Joseph-Eugène), né à Saint-Louis (Réunion), le 20 février 1886.

3<sup>e</sup> Mention honorable. — M. Graux (Cyprien-Damas), né à Saint-Sauflieu (Somme), le 17 octobre 1865.

— M. Marquet (Louis-Félix-Alphonse-Gabriel-Edouard), né à Pougues-les-Eaux (Nièvre), le 30 novembre 1888.

— M. Salfati (André-Daniel-Haim), né à Bône (Constantine), le 6 août 1877.

1<sup>re</sup> Mention honorable. — M. Davril (Charles-Constant-Joseph), né à Paris, le 25 juin 1882.

2<sup>e</sup> Mention honorable. — M. Israël (Armand), né à Paris, le 8 janvier 1883. — M. Leduc (Charles-Paul-Seph-Etienne), né à Paris, le 19 mars 1884.

3<sup>e</sup> Mention honorable. — M. Brancher (Maurice-Louis), né à Paris, le 26 janvier 1887. — M. Faure (Maurice-Marie-Joseph), né à Carpentras (Vaucluse), le 29 juin 1886.

## Droit international privé.

1<sup>er</sup> Prix. — M. Guillois (André-Charles-Jules), né à Paris, le 26 juillet 1886.

2<sup>e</sup> Prix. — M. Davril (Charles-Constant-Joseph), né à Paris, le 25 juin 1882.

1<sup>re</sup> Mention honorable. — M. Prudhomme (André-Frédéric-Alfred), né à Caudebec-lez-Elbeuf (Seine-Inférieure), le 17 novembre 1884.

2<sup>e</sup> Mention honorable. — M. Leduc (Charles-Paul-Seph-Etienne), né à Paris, le 19 mars 1884.

3<sup>e</sup> Mention honorable. — M. Pinot (Pierre-François-Victor), né à Château-Gontier (Mayenne), le 21 juin 1885. — M. Sarrazin (Pierre-Gaspard-Albert), né à Moulins (Allier), le 12 juillet 1886.

4<sup>e</sup> Mention honorable. — M. Brancher (Maurice-Louis), né à Paris, le 26 janvier 1887. — M. Dubrujeaud (André-Victor), né à Paris, le 6 avril 1885.

## CONCOURS DE DOCTORAT DE 1906

La Faculté avait désigné le sujet suivant:

*De la responsabilité civile de l'Etat et des communes.*

Aucun mémoire n'a été déposé.

RECOMPENSES  
ACCORDEES AUX THESES DE DOCTORAT

## ANNÉE 1905

## Prix.

M. Depitre (Edgard-Henri-Joseph-Gédéon), né à Villers-Cotterets (Aisne), le 7 juin 1881.

M. Dereux (Georges), né à Marseille (Bouches-du-Rhône), le 3 août 1877.

M. Donnedieu de Vabres (Félix-Auguste-Henri), né à Nîmes (Gard), le 8 juillet 1880.

M. Gidel (Gilbert), né à Paris, le 18 novembre 1880.

M. Guionin (Marie-Hubert), né à Thiers (Puy-de-Dôme), le 9 décembre 1880.

M. Nast (Marcel-Henri), né à Paris, le 17 mai 1882.

M. Palain (Jacques-Edouard-Noël), né à Paris, le 17 août 1880.

## Mentions honorables.

M. Donnedieu de Vabres (Félix-Auguste-Henri), né à Nîmes (Gard), le 8 juillet 1880.

M. Eblé (Marie-Louis-Maurice), né à Yzeure (Allier), le 13 juillet 1880.

M. Gannay (Paul-Aimé-Hilaire), né à Langeais (Indre-et-Loire), le 1<sup>er</sup> mai 1880.

M. Laferrrière (Justin-Firmin), né à Limoges (Haute-Vienne), le 14 juillet 1881.

M. Mellottée (Paul-Joseph), né à Déols (Indre), le 5 août 1879.

M. Périn (Eugène-Robert-Joseph), né à Cappy (Somme), le 6 janvier 1879.

M. Pichon (Charles-Adolphe), né à Angoulême (Charente), le 21 août 1876.

## PRIX DU COMTE ROSSI

ment de M. Barthet.

Langres (Haute-Marne), M. SIMONIN, en remplacement de M. Potey.

## CHRONIQUE

**Les élections au Conseil de l'Ordre.** — Nous avons donné hier, dans notre *Dernière heure*, les résultats du premier scrutin, qui n'avait point abouti, aucun des candidats n'ayant obtenu la majorité absolue.

Au second tour, M<sup>e</sup> Raoul Roussel a été proclamé élu par 304 suffrages.

Venaient ensuite : M<sup>e</sup> Mennesson, 187 voix ; Decorat, 141 ; Chaumat, 120 ; Morillot, 91 ; Seligman, Barthélemy, Raynaud, Achille Raux, etc.

Ainsi que nous l'avions précédemment indiqué, l'élection de M<sup>e</sup> Raoul Roussel constitue une véritable désignation comme successeur de M. le Bâtonnier Chenu dont les fonctions expirent l'année prochaine.

M<sup>e</sup> Raoul Roussel, qui appartient depuis plus de trente ans au barreau, dont il est, on le sait, un des maîtres les plus éminents, jouit au Palais de l'estime et de la sympathie de tous ; aussi le choix de ses confrères a-t-il reçu l'approbation générale.

On procédera aujourd'hui à un troisième tour pour le second siège à pourvoir.

\*\*

**Le divorce Boni de Castellane.** — M<sup>e</sup> Henry Bonnet a terminé hier sa plaidoirie pour le comte de Castellane, en concluant à l'enquête. M<sup>e</sup> Cruppi a répliqué au nom de Madame de Castellane, insistant pour que le divorce soit prononcé *de plano* et le Tribunal a ren-



TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE

Gaz. Pal. C. 22 AOUT 1906.

Présidence de M. Chapuis.

1<sup>re</sup> ET 2<sup>es</sup> COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORTS. — TRANSPORTS SUCCESSIFS PAR MER ET PAR TERRE. — CAISSE DE BIJOUX. — MANQUANTS. — ACTION EN RESPONSABILITÉ. — PRESCRIPTION INVOQUÉE. — RÈGLES APPLICABLES. — DERNIER TRANSPORT. — ART. 105 C. com.

3<sup>o</sup>, 4<sup>o</sup> ET 5<sup>o</sup> CONNAISSANCEMENT. — CLAUSE DE NON-GARANTIE. — POIDS ET CONTENU. — MENTION « QUE DIT ÊTRE ». — PREUVES. — EFFETS. — FAUTE. — INEFFICACITÉ.

6<sup>o</sup> ET 7<sup>o</sup> CHEMINS DE FER. — TRANSPORTS SUCCESSIFS. — ACTION RÉCURSIVE. — FORMALITÉS DE L'ART. 105 C. com. — FRAUDE OU INFIDÉLITÉ. — INAPPLICABILITÉ.

° Lorsqu'une caisse de bijoux a été chargée à bord d'un navire sur un connaissement stipulant que, dès l'arrivée à bon port, elle serait réexpédiée par voie de terre jusqu'à destination, la compagnie de navigation est responsable envers le destinataire des manquants constatés à la suite d'une effraction opérée en cours de route, si, dès le lendemain de la livraison, celui-ci l'a dûment avisée, par lettre recommandée, conformément à l'art. 105 C. com., relatif aux transports terrestres.

Il n'y a, en effet, en l'espèce, qu'un contrat unique de transport bien que ce contrat comporte deux modes

seille à Paris et en a opéré le 27 mars 1906 la livraison à Roy;

Attendu que celui-ci constata alors que la caisse de bijouterie or et argent était en fort mauvais état et que serrure de la marmotte renfermant les bijoux avait fracturée; que, dès le lendemain, 28 mars, Roy en fit la Compagnie des Messageries maritimes par lettre recommandée conformément à l'art. 105 C. com.;

Attendu qu'une ordonnance de M. le Président de ce tribunal, en date du 5 avril 1906, a commis un expert et a procédé aux opérations d'expertise de la caisse défectueuse;

Attendu que la Compagnie défenderesse n'a pas déné une sommation, l'invitant à assister aux constatations de l'expert, lequel après avoir pris connaissance inventaire des marchandises au départ d'Alexandrie, a établi ces manquants conformément à la déclaration qui avait été faite par Roy; que la caisse a été complètement ouverte en présence des agents de la douane; que l'expert a fixé la valeur des bijoux soustraits à la somme de 572 francs 28 centimes;

Attendu que c'est dans ces conditions que Roy assigne la Compagnie des Messageries maritimes pour s'entendre condamner à lui payer la somme de 772 fr. 28 centimes qui se décompose en 572 francs 28 centimes, valeur des manquants, et 200 francs pour préjudice supplémentaire, à raison de ses dérangements et faux frais ainsi que de la privation pendant plusieurs semaines de ses collections de bijoux;

Attendu que la Compagnie des Messageries maritimes conclut au rejet de cette demande et appelle la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée en garantie des condamnations qui pourraient être prononcées contre elle;

Vu la connexité, joint les causes, et statuant sur le tout par un seul et même jugement;

Sur la demande principale :

Attendu que, pour résister à la demande, la Compagnie défenderesse soutient tout d'abord qu'aux termes de l'art. 435 C. com., « toutes actions contre le capitaine pour dommage arrivé à la marchandise, sont non recevables si elle a été reçue sans protestation »;

Attendu que ces protestations sont nulles, si elles ne sont faites et signifiées dans les 24 heures et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice;

Attendu que, d'une part, Roy a pris livraison de son colis en douane de Paris, le 27 mars 1906, et qu'il a protesté seulement le 29 mars 1906 auprès d'elle; qu'ainsi, n'ayant pas signifié sa protestation dans le délai imparti par l'article précité, Roy aurait encouru la forclusion édictée par ledit article;

Attendu que, d'autre part, la demande dont ce Tribunal est saisi, ayant été formée le 1<sup>er</sup> juin, n'a pas été formée dans le mois de la protestation; qu'à ce point de vue encore, la forclusion édictée par l'art. 435 aurait été encourue; que, dans ces conditions, l'action serait irrecevable;

Attendu que la Compagnie des Messageries maritimes soutient encore que l'article 1<sup>er</sup> de son connaissement stipule que le capitaine et la Compagnie ne sont pas responsables du poids ni du contenu des colis transportés, n'acceptant quant à ce, aucune responsabilité tirée des énonciations du connaissement; qu'en outre, la clause manuscrite « que dit être » apposée sur le connaissement au-dessus de la signature du capitaine indiquerait bien que la Compagnie n'a entendu accepter

Attendu que, par suite, la Compagnie défenderesse doit être tenue de réparer le préjudice qu'elle a causé à Roy;

Et attendu que l'expertise ordonnée par M. le Président de ce Tribunal a constaté que la valeur des manquants s'élevait à la somme de 572 francs 28 centimes; que c'est, par suite, au paiement de ladite somme qu'il y a lieu d'obliger les Messageries maritimes, mais ce, toutefois à titre de dommages-intérêts et sans qu'il y ait lieu d'accorder à Roy des dommages-intérêts supplémentaires, celui-ci ne justifiant d'aucun autre préjudice;

Sur la demande en garantie :

Attendu que, pour résister à la demande, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée soutient que Roy, ayant accepté la réception des marchandises et ayant payé le prix de leur transport, la Compagnie des Messageries maritimes ne serait pas recevable, par application de l'art. 105 C. com., dans son action en garantie;

Mais attendu qu'il est de jurisprudence que cette déchéance n'est pas opposable à une demande en responsabilité basée sur la fraude ou l'infidélité, soit du voiturier, soit de ses agents, qu'elle ne le protège qu'en cas de simple faute, imprudence ou négligence;

Attendu que, d'ailleurs, le fait-elle, ladite déchéance ne peut être invoquée à l'encontre de la Compagnie des Messageries maritimes qui n'a pas payé le prix du transport effectué de Marseille à Paris; que sa demande en garantie est donc recevable;

Attendu, au fond, que la caisse litigieuse a été remise à Marseille par la Compagnie des Messageries maritimes à la défenderesse et que celle-ci l'a acceptée sans aucune protestation ni réserve;

Attendu qu'en l'absence de toutes réserves, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée est censée avoir reçu le colis litigieux intact et en bon état; qu'elle avait donc l'obligation de le délivrer au destinataire en même et semblable état; qu'à défaut par elle d'avoir rempli cette obligation, elle a commis une faute qui engage sa responsabilité; qu'il échut, par suite, de l'obliger à garantir la Compagnie des Messageries maritimes du montant des condamnations en principal et accessoires qui seront ci-après prononcées contre cette dernière;

Par ces motifs,

Condamne la Compagnie des Messageries maritimes à payer à Roy la somme de 572 francs 28 centimes à titre de dommages-intérêts;

Déclare Roy mal fondé en le surplus de sa demande, l'en déboute;

Et condamne ladite Compagnie aux dépens;

Condamne la Compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée à garnir en principal et accessoires la Compagnie des Messageries maritimes du montant de la condamnation ci-dessus prononcée;

Et la condamne en outre, au surplus de tous les dépens.

M<sup>rs</sup> Bricard, Massin et Girard agréés.

NOTE. — I et II. — Sur le premier et le second points : Les fins de non-recevoir tirées des art. 435-436 C. com. sont seules applicables en matière de transports maritimes à l'exclusion des art. 105 et suiv. C. com. : Cass. 13 mai 1889 (S. 90.1.21); et de même, les dispositions des art. 105 et suiv. sont seules applicables aux transports terrestres et fluviaux : Cass. 25 mai 1891 (D. 92.1.300); 27 janvier 1896 (Gaz. Pal. 96.2.401 — D. 96.1.182).



laquelle, lorsqu'un transport s'effectue partie par mer, partie par terre, ce sont les principes qui régissent le transport à la suite duquel a eu lieu la livraison qui doivent produire effet.

3° La clause d'un connaissance stipulant que le capitaine et la compagnie ne sont pas responsables du poids et du contenu des colis transportés et n'acceptent, quant à ce, aucune responsabilité tirée des énonciations du connaissance, n'est pas opposable à l'action en responsabilité pour manquants à la suite d'une soustraction en cours de route.

4° Si la mention manuscrite « que dit être », apposée au dessus de la signature du capitaine, a pour effet de mettre la preuve d'une faute de la compagnie à la charge du demandeur en responsabilité, cette responsabilité se trouve nécessairement engagée lorsqu'il est constant que les manquants reprochés sont la conséquence d'une effraction suivie de vol.

5° Et il importe peu que le connaissance contint des réserves constatant que la caisse litigieuse était re-clouée et avait une planche fendue, s'il résulte du rapport de l'expert commis en vertu de l'art. 106 C. com. que cette caisse a été brisée et qu'une marmotte (boîte à serrure divisée en compartiments) contenue en icelle a été brisée et que des bijoux ont été dérobés.

6° Lorsque, sans protestations ni réserves, une compagnie de chemins de fer a reçu d'une compagnie de navigation maritime, pour en effectuer le transport, un colis dans lequel, à la suite d'une soustraction avec effraction survenue en cours de route, des manquants sont constatés à la livraison, cette compagnie de navigation est fondée à demander à la compagnie de chemins de fer la garantie de l'action en responsabilité dirigée contre elle par le destinataire; cette dernière étant présumée avoir reçu le colis litigieux intact et en bon état.

7° Et la compagnie de chemins de fer ne saurait opposer à la demande en garantie une déchéance tirée de l'inobservation des prescriptions de l'art. 105 C. com. D'une part, en effet, cette déchéance n'est pas opposable à une demande en responsabilité basée sur la fraude ou l'infidélité, soit du voiturier, soit de ses agents, qu'elle ne protège qu'en cas de simple faute, imprudence ou négligence.

Et d'autre part, au surplus, cette déchéance ne peut être invoquée contre la compagnie de navigation alors que celle-ci n'a pas payé le prix du transport par chemin de fer.

Roy. c. Messageries Maritimes, et Messageries Maritimes c. Compagnie P.-L.-M.

#### LE TRIBUNAL,

Attendu qu'il appert des débats que dans le courant du mois de mars 1906, il a été remis à la Compagnie des Messageries maritimes à Alexandrie (Egypte), une caisse de bijouterie fausse et une caisse de bijouterie or et argent à l'adresse de Roy, rue de Turenne, 85, à Paris;

Attendu, que ces dites caisses chargées à bord du vapeur « le Congo », ont été déchargées à Marseille et remises à la Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée qui en a effectué le transport de

les déclarations de poids et de contenu faites par l'expéditeur que sous toutes réserves;

Attendu que si cette dernière clause n'exonère pas le transporteur de toute responsabilité en cas de faute de sa part, elle aurait pour effet de mettre la preuve de cette faute à la charge de l'expéditeur; que Roy ne ferait pas cette preuve; que la défenderesse soutient enfin qu'en ce qui concerne l'état extérieur du colis, le connaissance du chargeur que Roy possède porte la réserve « marchandise en retour, vieille caisse re-clouée, planche fendue, cachets intacts »; qu'en présence de cette réserve, la Compagnie ne pourrait être recherchée aujourd'hui pour les avaries ou soustractions constatées à l'arrivée;

Attendu que, par suite, la demande de Roy serait tant non recevable que mal fondée et devrait être repoussée;

Sur la recevabilité :

Attendu que si le connaissance stipule que les marchandises sont transportées d'Alexandrie à Marseille, le même contrat dispose que ces dites marchandises seront réexpédiées de Marseille à Paris, aux frais du destinataire; qu'il s'ensuit que la défenderesse s'est engagée à faire parvenir la marchandise à Paris par deux transports successifs, le premier d'Alexandrie à Marseille et le 2° de Marseille à Paris; qu'il n'y a donc qu'un contrat unique de transport, bien que ce contrat comporte deux modes de transports différents;

Attendu qu'il résulte de la jurisprudence et notamment d'un arrêt de la Cour de cassation (Chambres réunies), en date du 22 juillet 1873, que lorsqu'un transport s'effectue partie par mer et partie par terre, ce sont les règles qui régissent le transport à la suite duquel a eu lieu la livraison de la marchandise qui sont applicables, c'est-à-dire, en l'espèce, les règles concernant le transport de Marseille à Paris;

Attendu que, dans ces conditions, la fin de non-recevoir tirée de l'art. 435 C. com. n'est pas opposable à Roy;

Et attendu que Roy a pris livraison de la caisse en question le 27 mars 1906, qu'il a avisé le lendemain par lettre recommandée les Messageries maritimes des manquants; qu'il s'est conformé aux exigences de l'art. 105 C. com.; que la demande est donc recevable;

Au fond :

Attendu que la clause d'exonération mentionnée au connaissance ne peut s'opposer à une action en responsabilité, alors qu'il s'agit de manquants résultant d'une soustraction en cours de route; que si, la mention manuscrite que « dit être » apposée au-dessus de la signature du capitaine a pour effet de mettre la preuve d'une faute de la Compagnie à la charge de Roy, il ne peut être contesté que la soustraction d'une partie des bijoux résulte d'une effraction suivie de vol; que la responsabilité de la Compagnie chargée du transport est donc engagée;

Attendu que si la défenderesse excipe de ses réserves inscrites sur le connaissance et constatant que la caisse était re-clouée, une planche fendue et les cachets intacts, il résulte du rapport de l'expert qu'une des lames du couvercle de la caisse a été brisée et qu'une marmotte (boîte à serrure divisée en compartiments), contenue dans ladite caisse a été fracturée en cours de route et qu'un certain nombre de bijoux ont été dérobés;

Attendu que le voiturier est garant de la perte des objets à lui confiés, alors surtout qu'elle résulte d'un vol accompli pendant la durée du transport et dans les conditions susindiquées;

Sur la question de savoir quels sont les textes qu'il convient d'appliquer lorsque les marchandises ont été transportées successivement par terre et par mer et inversement : Comp. le sens du jugement recueilli : Cass. 24 janv. 1870 (L. 1.101) et, sur nouveau pourvoi, Ch. réun. 22 juillet 1873 (D. 74.1.207 — S. 73.1.401); Trib. com. Marseille (J. Marseille 75.1.292); Trib. com. Havre 13 avril 1886 (J. Marseille 87.2.171). Adde : Fuzier-Herman, Répér. gén. du dr. franc., v° Capitaine de navire, n° 458 et Avaries, n°s 330 et 331.

III et IV. — Sur les troisième et quatrième points : Les clauses d'exonération de responsabilité inscrites aux connaissances et lettres de voiture sont licites. Mais, en cas de faute alléguée contre le transporteur, elles ne peuvent avoir pour effet que de déplacer la charge de la preuve et d'en faire peser le fardeau sur le réclamant, nul ne pouvant au moyen d'une convention s'exonérer des conséquences de sa faute. Or, dans l'espèce, le fait que la caisse de bijoux avait été fracturée et vidée d'une partie de son contenu par des voleurs au temps qu'elle se trouvait sous la garde du transporteur impliquait, par lui-même, un défaut de surveillance constitutif d'une faute à la charge de ce dernier. Sur la validité des clauses d'exonération et sur leurs effets : V. Cass. 11 février 1884 (Gaz. Pal. 84.1.879); Cass. 25 juillet 1892 (Gaz. Pal. 92.2.194 — S. 92.1.360 — D. 92.1.483); 9 décembre 1893 (S. 94.1.141); Douai 18 avril 1893 et Angers 6 juillet 1894 (Gaz. Pal. T. Q. 1892-97, v° Commissionnaire de transports, n°s 557 et 559); Trib. com. le Havre 18 février 1895 (Rec. du Havre 96.1.51); Bordeaux 20 novembre 1895 (Rec. Bordeaux 96.1.47).

Sur la portée des clauses de non-garantie en général, et spécialement sur la clause « sans garantie de poids ni contenu », et sur la clause « que dit être » : Comp. Cass. 30 juin 1896 (Gaz. Pal. 96.2.128 — S. 97.1.43 — D. 97.1.355); Trib. com. Rouen 9 juin 1886 (Rev. de Dr. marit. 86.165 — Gaz. Pal. T. Q. 1882-87, v° Commissionnaire de transports, n° 77); Paris 19 mars 1892 (Gaz. Pal. 92.2.401); Rennes 7 mars 1893 (Gaz. Pal. 93.1.536); Poitiers 30 octobre 1893 (Gaz. Pal. 93.1.536); Poitiers 30 octobre 1893 (Gaz. Pal. 93.2.556 — D. 94.2.252); Trib. com. Seine 21 février 1900 (Loi 28 mars 1900 — Gaz. Pal. T. Q. 1897-1902, v° Commissionnaire de transp., n° 97).

V. — Sur le cinquième point : Les réserves du connaissance quant à l'état de la caisse ne pouvaient évidemment prévaloir contre les constatations de l'expert relatives à une effraction suivie de vol, faits qui n'étaient pas la conséquence de la défectuosité de l'emballage.

VI. — Sur le sixième point : Comp. Alger 11 février 1892 (Rev. Alger 92, 130 — Gaz. Pal. T. Q. 1892-97, v° Commissionnaire de transp., n°s 162-163).

VII. — Sur le septième point : L'exception édictée par l'art. 105 C. com. n'est point opposable lorsque l'action dirigée contre le transporteur est motivée par des faits de fraude ou d'infidélité de sa part ou de celle de ses agents : Cass. 18 avril 1848 (S. 48.1.399 — D. 48.1.83); 16 mars 1859 (S. 59.1.461 — D. 59.1.317); 26 avril 1859 (S. 59.1.454 — D. 59.1.181); 22 mai 1865 (S. 65.1.452 — D. 65.1.272); 6 mai 1872 (S. 72.1.288 — D. 76.1.33); 11 mars 1874 (S. 74.1.278 — D. 74.1.336); 17 juin 1879 (S. 79.1.380 — D. 79.1.296); Sic : Bédarride, t. II, n° 605 et suiv.; Sarrut, n° 864; Duverdy, Transp., n°s 96 et suiv.; Ruben de Couder, n° 375; Féraud-Giraud, t. II, n° 928.

Seine  
22  
août  
1906



à jeudi prochain le prononcé de son jugement. Ensuite, se sont engagés les débats sur le procès intenté par les créanciers, qui veulent obtenir de faire déclarer communs aux époux de Castellane, leurs titres de créance.

M<sup>r</sup> Millerand s'est présenté en leur nom et l'affaire a été renvoyée en continuation à quinzaine.

## COURRIER DES THÉÂTRES

OPERA-COMIQUE. — Le rôle de Charlotte, de *Werther*, dont la titulaire, Mlle Marié de Lisle, n'a point été réengagée cette saison, vient de faire l'objet d'un début heureux à la salle de la rue Favart.

Après Mlle Lamarre, la lauréate des derniers concours du Conservatoire, dont on n'a point oublié le récent succès dans cette œuvre de Massenet, Mlle Demellier, que nous avons applaudie dans *Louise* au cours de la saison dernière, fut, elle aussi, attirée par les beautés du rôle, et l'interpréta mardi pour la première fois.

Au point de vue vocal, ce fut parfait : la jeune artiste n'est-elle point, en effet, une des élèves les plus appréciées de Mme Colonne ? Elle possède maintenant la scène complète et exacte de la scène et son jeu net, expressif du 3<sup>e</sup> acte, la classe définitivement au rang des meilleures tragédiennes lyriques.

Le public lui fit des ovations interminables pendant toute la soirée.

Mlle La Palme, tout à fait charmante dans le rôle de Sophie, M. Bayle, MM. Vieuille et Allard, tous artistes accomplis, recurent leur part bien légitime d'applaudissements.

Et j'allais oublier l'orchestre qui fit montre d'excellentes qualités sous l'habile et souple direction de M. Miranne.

Pierre Charrin.

Ensuite, se sont engagés les débats sur le procès intenté par les créanciers, qui veulent obtenir de faire déclarer communs aux époux de Castellane, leurs titres de créance.

M<sup>r</sup> Millerand s'est présenté en leur nom et l'affaire a été renvoyée en continuation à quinzaine.

## ÉCHOS DU PALAIS

Décès.

Nous avons le regret d'apprendre la mort de M. Guet, président du Tribunal civil de Constantine, décédé ce matin.

## NOMINATIONS JUDICIAIRES

Aux termes d'un décret en date du 2 novembre 1906, sont nommés :

Notaires à la résidence de :

Bordeaux (Gironde), M. Adenis, en remplacement de M. Duchesne.

Plessala (Côtes-du-Nord), M. Gesnouin, en remplacement de M. Jaigü.

Montluçon (Allier), M. Bergeron de Charon, en remplacement de M. Mathéron.

Ensuite, se sont engagés les débats sur le procès intenté par les créanciers, qui veulent obtenir de faire déclarer communs aux époux de Castellane, leurs titres de créance.

M<sup>r</sup> Millerand s'est présenté en leur nom et l'affaire a été renvoyée en continuation à quinzaine.

### Droit civil français.

1<sup>er</sup> Prix. — M. Morté (Hippolyte-Paul), né à Paris, le 12 mai 1884.

2<sup>e</sup> Prix. — M. Orsat (Valentin), né à Chatou (Seine-et-Oise), le 15 février 1887.

1<sup>re</sup> Mention honorable. — M. Goutagny (Louis-Théodore), né à Paris, le 11 janvier 1886.

2<sup>e</sup> Mention honorable. — M. Cavero (Georges-Alexandre-Marcel), né à Paris, le 7 juin 1887.

3<sup>e</sup> Mention honorable. — M. Dalloz-Furet (Marc-Georges), né à Lons-le-Saunier (Jura), le 19 octobre 1886. — M. Maupoint (Edouard-Olivier), né à Nantes (Loire-Inférieure), le 17 juin 1886.

### FONDATION ERNEST BEAUMONT

CONCOURS DE TROISIÈME ANNÉE.

### Droit civil français.

1<sup>er</sup> Prix. — M. Prudhomme (André-Henri-Alfred), né à Caudebec-lez-Elbeuf (Seine-Inférieure), le 17 novembre 1884.

2<sup>e</sup> Prix. — M. Guillois (André-Charles-Jules), né à Paris, le 26 juillet 1886.

## CREDIT FONCIER DE FRANCE

Tirage du 5 novembre 1906

### Obligations Foncières de 500 fr. 3 0/0

Les obligations 417912, 429512, 430122, 431122, 432122, 433122, 434122, 435122, 436122, 437122, 438122, 439122, 440122, 441122, 442122, 443122, 444122, 445122, 446122, 447122, 448122, 449122, 450122, 451122, 452122, 453122, 454122, 455122, 456122, 457122, 458122, 459122, 460122, 461122, 462122, 463122, 464122, 465122, 466122, 467122, 468122, 469122, 470122, 471122, 472122, 473122, 474122, 475122, 476122, 477122, 478122, 479122, 480122, 481122, 482122, 483122, 484122, 485122, 486122, 487122, 488122, 489122, 490122, 491122, 492122, 493122, 494122, 495122, 496122, 497122, 498122, 499122, 500122, 501122, 502122, 503122, 504122, 505122, 506122, 507122, 508122, 509122, 510122, 511122, 512122, 513122, 514122, 515122, 516122, 517122, 518122, 519122, 520122, 521122, 522122, 523122, 524122, 525122, 526122, 527122, 528122, 529122, 530122, 531122, 532122, 533122, 534122, 535122, 536122, 537122, 538122, 539122, 540122, 541122, 542122, 543122, 544122, 545122, 546122, 547122, 548122, 549122, 550122, 551122, 552122, 553122, 554122, 555122, 556122, 557122, 558122, 559122, 560122, 561122, 562122, 563122, 564122, 565122, 566122, 567122, 568122, 569122, 570122, 571122, 572122, 573122, 574122, 575122, 576122, 577122, 578122, 579122, 580122, 581122, 582122, 583122, 584122, 585122, 586122, 587122, 588122, 589122, 590122, 591122, 592122, 593122, 594122, 595122, 596122, 597122, 598122, 599122, 600122, 601122, 602122, 603122, 604122, 605122, 606122, 607122, 608122, 609122, 610122, 611122, 612122, 613122, 614122, 615122, 616122, 617122, 618122, 619122, 620122, 621122, 622122, 623122, 624122, 625122, 626122, 627122, 628122, 629122, 630122, 631122, 632122, 633122, 634122, 635122, 636122, 637122, 638122, 639122, 640122, 641122, 642122, 643122, 644122, 645122, 646122, 647122, 648122, 649122, 650122, 651122, 652122, 653122, 654122, 655122, 656122, 657122, 658122, 659122, 660122, 661122, 662122, 663122, 664122, 665122, 666122, 667122, 668122, 669122, 670122, 671122, 672122, 673122, 674122, 675122, 676122, 677122, 678122, 679122, 680122, 681122, 682122, 683122, 684122, 685122, 686122, 687122, 688122, 689122, 690122, 691122, 692122, 693122, 694122, 695122, 696122, 697122, 698122, 699122, 700122, 701122, 702122, 703122, 704122, 705122, 706122, 707122, 708122, 709122, 710122, 711122, 712122, 713122, 714122, 715122, 716122, 717122, 718122, 719122, 720122, 721122, 722122, 723122, 724122, 725122, 726122, 727122, 728122, 729122, 730122, 731122, 732122, 733122, 734122, 735122, 736122, 737122, 738122, 739122, 740122, 741122, 742122, 743122, 744122, 745122, 746122, 747122, 748122, 749122, 750122, 751122, 752122, 753122, 754122, 755122, 756122, 757122, 758122, 759122, 760122, 761122, 762122, 763122, 764122, 765122, 766122, 767122, 768122, 769122, 770122, 771122, 772122, 773122, 774122, 775122, 776122, 777122, 778122, 779122, 780122, 781122, 782122, 783122, 784122, 785122, 786122, 787122, 788122, 789122, 790122, 791122, 792122, 793122, 794122, 795122, 796122, 797122, 798122, 799122, 800122, 801122, 802122, 803122, 804122, 805122, 806122, 807122, 808122, 809122, 810122, 811122, 812122, 813122, 814122, 815122, 816122, 817122, 818122, 819122, 820122, 821122, 822122, 823122, 824122, 825122, 826122, 827122, 828122, 829122, 830122, 831122, 832122, 833122, 834122, 835122, 836122, 837122, 838122, 839122, 840122, 841122, 842122, 843122, 844122, 845122, 846122, 847122, 848122, 849122, 850122, 851122, 852122, 853122, 854122, 855122, 856122, 857122, 858122, 859122, 860122, 861122, 862122, 863122, 864122, 865122, 866122, 867122, 868122, 869122, 870122, 871122, 872122, 873122, 874122, 875122, 876122, 877122, 878122, 879122, 880122, 881122, 882122, 883122, 884122, 885122, 886122, 887122, 888122, 889122, 890122, 891122, 892122, 893122, 894122, 895122, 896122, 897122, 898122, 899122, 900122, 901122, 902122, 903122, 904122, 905122, 906122, 907122, 908122, 909122, 910122, 911122, 912122, 913122, 914122, 915122, 916122, 917122, 918122, 919122, 920122, 921122, 922122, 923122, 924122, 925122, 926122, 927122, 928122, 929122, 930122, 931122, 932122, 933122, 934122, 935122, 936122, 937122, 938122, 939122, 940122, 941122, 942122, 943122, 944122, 945122, 946122, 947122, 948122, 949122, 950122, 951122, 952122, 953122, 954122, 955122, 956122, 957122, 958122, 959122, 960122, 961122, 962122, 963122, 964122, 965122, 966122, 967122, 968122, 969122, 970122, 971122, 972122, 973122, 974122, 975122, 976122, 977122, 978122, 979122, 980122, 981122, 982122, 983122, 984122, 985122, 986122, 987122, 988122, 989122, 990122, 991122, 992122, 993122, 994122, 995122, 996122, 997122, 998122, 999122, 1000122, 1001122, 1002122, 1003122, 1004122, 1005122, 1006122, 1007122, 1008122, 1009122, 1010122, 1011122, 1012122, 1013122, 1014122, 1015122, 1016122, 1017122, 1018122, 1019122, 1020122, 1021122, 1022122, 1023122, 1024122, 1025122, 1026122, 1027122, 1028122, 1029122, 1030122, 1031122, 1032122, 1033122, 1034122, 1035122, 1036122, 1037122, 1038122, 1039122, 1040122, 1041122, 1042122, 1043122, 1044122, 1045122, 1046122, 1047122, 1048122, 1049122, 1050122, 1051122, 1052122, 1053122, 1054122, 1055122, 1056122, 1057122, 1058122, 1059122, 1060122, 1061122, 1062122, 1063122, 1064122, 1065122, 1066122, 1067122, 1068122, 1069122, 1070122, 1071122, 1072122, 1073122, 1074122, 1075122, 1076122, 1077122, 1078122, 1079122, 1080122, 1081122, 1082122, 1083122, 1084122, 1085122, 1086122, 1087122, 1088122, 1089122, 1090122, 1091122, 1092122, 1093122, 1094122, 1095122, 1096122, 1097122, 1098122, 1099122, 1100122, 1101122, 1102122, 1103122, 1104122, 1105122, 1106122, 1107122, 1108122, 1109122, 1110122, 1111122, 1112122, 1113122, 1114122, 1115122, 1116122, 1117122, 1118122, 1119122, 1120122, 1121122, 1122122, 1123122, 1124122, 1125122, 1126122, 1127122, 1128122, 1129122, 1130122, 1131122, 1132122, 1133122, 1134122, 1135122, 1136122, 1137122, 1138122, 1139122, 1140122, 1141122, 1142122, 1143122, 1144122, 1145122, 1146122, 1147122, 1148122, 1149122, 1150122, 1151122, 1152122, 1153122, 1154122, 1155122, 1156122, 1157122, 1158122, 1159122, 1160122, 1161122, 1162122, 1163122, 1164122, 1165122, 1166122, 1167122, 1168122, 1169122, 1170122, 1171122, 1172122, 1173122, 1174122, 1175122, 1176122, 1177122, 1178122, 1179122, 1180122, 1181122, 1182122, 1183122, 1184122, 1185122, 1186122, 1187122, 1188122, 1189122, 1190122, 1191122, 1192122, 1193122, 1194122, 1195122, 1196122, 1197122, 1198122, 1199122, 1200122, 1201122, 1202122, 1203122, 1204122, 1205122, 1206122, 1207122, 1208122, 1209122, 1210122, 1211122, 1212122, 1213122, 1214122, 1215122, 1216122, 1217122, 1218122, 1219122, 1220122, 1221122, 1222122, 1223122, 1224122, 1225122, 1226122, 1227122, 1228122, 1229122, 1230122, 1231122, 1232122, 1233122, 1234122, 1235122, 1236122, 1237122, 1238122, 1239122, 1240122, 1241122, 1242122, 1243122, 1244122, 1245122, 1246122, 1247122, 1248122, 1249122, 1250122, 1251122, 1252122, 1253122, 1254122, 1255122, 1256122, 1257122, 1258122, 1259122, 1260122, 1261122, 1262122, 1263122, 1264122, 1265122, 1266122, 1267122, 1268122, 1269122, 1270122, 1271122, 1272122, 1273122, 1274122, 1275122, 1276122, 1277122, 1278122, 1279122, 1280122, 1281122, 1282122, 1283122, 1284122, 1285122, 1286122, 1287122, 1288122, 1289122, 1290122, 1291122, 1292122, 1293122, 1294122, 1295122, 1296122, 1297122, 1298122, 1299122, 1300122, 1301122, 1302122, 1303122, 1304122, 1305122, 1306122, 1307122, 1308122, 1309122, 1310122, 1311122, 1312122, 1313122, 1314122, 1315122, 1316122, 1317122, 1318122, 1319122, 1320122, 1321122, 1322122, 1323122, 1324122, 1325122, 1326122, 1327122, 1328122, 1329122, 1330122, 1331122, 1332122, 1333122, 1334122, 1335122, 1336122, 1337122, 1338122, 1339122, 1340122, 1341122, 1342122, 1343122, 1344122, 1345122, 1346122, 1347122, 1348122, 1349122, 1350122, 1351122, 1352122, 1353122, 1354122, 1355122, 1356122, 1357122, 1358122, 1359122, 1360122, 1361122, 1362122, 1363122, 1364122, 1365122, 1366122, 1367122, 1368122, 1369122, 1370122, 1371122, 1372122, 1373122, 1374122, 1375122, 1376122, 1377122, 1378122, 1379122, 1380122, 1381122, 1382122, 1383122, 1384122, 1385122, 1386122, 1387122, 1388122, 1389122, 1390122, 1391122, 1392122, 1393122, 1394122, 1395122, 1396122, 1397122, 1398122, 1399122, 1400122, 1401122, 1402122, 1403122, 1404122, 1405122, 1406122, 1407122, 1408122, 1409122, 1410122, 1411122, 1412122, 1413122, 1414122, 1415122, 1416122, 1417122, 1418122, 1419122, 1420122, 1421122, 1422122, 1423122, 1424122, 1425122, 1426122, 1427122, 1428122, 1429122, 1430122, 1431122, 1432122, 1433122, 1434122, 1435122, 1436122, 1437122, 1438122, 1439122, 1440122, 1441122, 1442122, 1443122, 1444122, 1445122, 1446122, 1447122, 1448122, 1449122, 1450122, 1451122, 1452122, 1453122, 1454122, 1455122, 1456122, 1457122, 1458122, 1459122, 1460122, 1461122, 1462122, 1463122, 1464122, 1465122, 1466122, 1467122, 1468122, 1469122, 1470122, 1471122, 1472122, 1473122, 1474122, 1475122, 1476122, 1477122, 1478122, 1479122, 1480122, 1481122, 1482122, 1483122, 1484122, 1485122, 1486122, 1487122, 1488122, 1489122, 1490122, 1491122, 1492122, 1493122, 1494122, 1495122, 1496122, 1497122, 1498122, 1499122, 1500122, 1501122, 1502122, 1503122, 1504122, 1505122, 1506122, 1507122, 1508122, 1509122, 1510122, 1511122, 1512122, 1513122, 1514122, 1515122, 1516122, 1517122, 1518122, 1519122, 1520122, 1521122, 1522122, 1523122, 1524122, 1525122, 1526122, 1527122, 1528122, 1529122, 1530122, 1531122, 1532122, 1533122, 1534122, 1535122, 1536122, 1537122, 1538122, 1539122, 1540122, 1541122, 1542122, 1543122, 1544122, 1545122, 1546122, 1547122, 1548122, 1549122, 1550122, 1551122, 1552122, 1553122, 1554122, 1555122, 1556122, 1557122, 1558122, 1559122, 1560122, 1561122, 1562122, 1563122, 1564122, 1565122, 1566122, 1567122, 1568122, 1569122, 1570122, 1571122, 1572122, 1573122, 1574122, 1575122, 1576122, 1577122, 1578122, 1579122, 1580122, 1581122, 1582122, 1583122, 1584122, 1585122, 1586122, 1587122, 1588122, 1589122, 1590122, 1591122, 1592122, 1593122, 1594122, 1595122, 1596122, 1597122, 1598122, 1599122, 1600122, 1601122, 1602122, 1603122, 1604122, 1605122, 1606122, 1607122, 1608122, 1609122, 1610122, 1611122, 1612122, 1613122, 1614122, 1615122, 1616122, 1617122, 1618122, 1619122,



lvii. 7<sup>th</sup> 1893.



**PRUDENCE**  
**Première Partie.**

COUR DE CASSATION (CH. CIVILE).

7 novembre 1893.

Présidence de M. Mazeau, premier président.

CHEMIN DE FER. — TARIF INTERNATIONAL COMMUN.  
— ART. 105 C. COM. — DÉROGATION. — VALIDITÉ.

*Un tarif international, dûment approuvé, réglant les transports communs à effectuer entre une compagnie de chemins de fer étrangère et une compagnie de chemins de fer française, peut valablement déroger à la disposition de l'art. 105 nouveau C. com., qui ne déclare éteinte, par la réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture, toute action contre le voiturier pour perte partielle ou avarie, qu'autant que le destinataire n'a pas notifié, par acte extrajudiciaire ou par lettre chargée, dans les trois jours, qui ont suivi celui de cette réception et de ce paiement, de protestation motivée. La défense de déroger à la disposition susvisée est, en effet, déclarée par ledit art. 105 lui-même in fine, non applicable aux transports internationaux.*

*Par suite est valable et obligatoire la clause d'un tarif de cette nature, stipulant expressément que le chemin de fer décline toute responsabilité à l'égard des avaries et manquants, qui n'auraient pas été constatés avant l'acceptation ou l'enlèvement de la marchandise par le destinataire.*

Chemin de fer du Nord et chemin de fer de l'Etat belge c. Masurel.

LA COUR,

Sur le premier moyen du pourvoi :

Vu les art. 105 C. com. et 13 du tarif international franco-belge-Nord ;

Attendu que si la fin de non-recevoir, édictée au profit du voiturier par l'art. 105 nouveau C. com., est d'ordre public, et si toute stipulation contraire est nulle et de nul effet, cette dernière disposition n'est pas, aux termes du même article, applicable aux transports internationaux ; que, dès lors, un tarif international dûment approuvé, réglant les transports communs à effectuer entre une compagnie étrangère et une compagnie française, a pu déroger à cette disposition ;

tend

Att. que, dans son art. 13, le tarif international franco-belge-Nord, régulièrement homologué et ayant force de loi, stipule expressément que le chemin de fer décline toute responsabilité à l'égard des avaries et manquants qui n'auraient pas été constatés avant l'acceptation ou l'enlèvement de la marchandise par le destinataire ;

Attendu que la caisse machine dont le transport a donné lieu à l'instance terminée par le jugement attaqué a été expédiée d'Anvers à Masurel frères, en gare à Tourcoing, aux conditions du tarif international franco-belge-Nord ;

Attendu que Paterno ster, mandataire de Masurel frères, destinataires, a pris livraison de cette marchandise pour le compte de ses mandants, le 7 janvier 1890 et a payé le prix du transport entre les mains de la Compagnie des chemins de fer du Nord ; qu'avant cette acceptation, il n'avait constaté aucune avarie ; que, par suite, aux termes de l'art. 13 du tarif international précité, toute action pour avaries était éteinte contre le transporteur ;

Attendu qu'en refusant, dans ces circonstances, d'accueillir la fin de non-recevoir opposée par la Compagnie des chemins de fer du Nord et l'administration des chemins de fer de l'Etat belge, le jugement attaqué a violé les dispositions de loi visées par le pourvoi :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin d'examiner le second moyen du pourvoi,

Casse le jugement du Tribunal de commerce de Tourcoing, le 17 juin 1890 ;

Renvoie devant le Tribunal de commerce de Roubaix.

MM. SERRE rapp. ; DESJARDINS av. gén. — Me DEVIN av.

**Note.** — La solution, dans le sens de l'arrêt recueilli, ne pouvait faire difficulté. L'art. 105 nouveau C. com. *in fine* est, en effet, formel, et porte en termes exprès que la disposition, qui déclare nulle et de nul effet toute stipulation contraire à ce qui est édicté dans le § 1<sup>er</sup> du même article, « n'est pas applicable aux transports internationaux » ; aucune équivoque, dès lors, n'est possible sur ce point.

25

33 (4) - Tarif international - Dérogation à l'art 105. Validité -



TRANSPORTS INTERNATIONAUX.

Aux termes du tarif international pour les transports entre la France et l'Angleterre, les compagnies de chemins de fer sont exemptées de TOUTE RESPONSABILITE pour perte ou avaries survenant à certains articles spécialement désignés au tarif, tels que tableaux, gravures, verrerie, porcelaine, soies, fourrures...etc, si le colis qui les contient a une valeur supérieure à 250 francs et n'a pas été assuré au départ.

Trib. comm. Seine. - 20 février 1902.  
DEBAST FRERES C/ SCHMIDT LEFEVRE et C/ NORD

Le Tribunal:

Attendu qu'il est établi qu'à la date du 28 juin 1900, un sieur Ardry agissant au nom de Schmidt Lefèvre, remettait à Debast frères, agents de transports internationaux, un colis contenant de la lingerie et des dentelles à expédier à Londres par grande vitesse en port dû;

Attendu que le colis n'étant pas parvenu à destination et n'ayant pu être retrouvé, Schmidt Lefèvre en sa demande originaire, a assigné Debast frères en paiement de la somme de 800 fr. qui représenterait la valeur du colis;

Attendu que de leur côté, Debast frères assignent en garantie la Cie des Chemins de fer du Nord qu'ils ont chargée du transport de Paris à Londres;

Sur la demande principale de Schmidt Lefèvre contre Debast frères;

Attendu qu'il ressort des débats et des pièces produites que le colis confié à Debast frères portait les mentions suivantes: "Contenu du colis: lingerie, valeur pour la douane: 800 francs."

Que dans ces conditions, Debast frères, prévenus de la valeur importante de l'objet à transporter, eu égard à son faible volume et à son poids de 2 kilogs étaient tenus de prendre toutes les précautions nécessaires pour en assurer l'arrivée à destination;

Que le dit colis ayant été perdu en cours de route, Debast frères en leur qualité de commissionnaires de transports sont responsables de cette perte aux termes des articles 1784 du code civil et 103 du code de commerce, soit que cette perte provienne de leur fait ou de celui du transporteur qu'ils se sont substitués.

Qu'il convient dès lors de les obliger à la réparation du préjudice qui est résulté pour Schmidt Lefèvre de la perte dudit colis.

Et attendu qu'il ressort des débats et de l'instruction ordonnée que le dit préjudice s'élève non à la somme de 800 fr. réclamée, mais seulement à celle de 550 francs;

Que c'est donc à concurrence de cette somme qu'il convient d'accueillir la demande.

Sur la demande en garantie:

Attendu que Debast frères ayant chargé la Cie des Chemins de fer du Nord de transporter le colis dont s'agit, prétendent que celle-ci devrait être déclarée responsable de la perte, soit qu'elle provienne de son propre fait ou de celui des



transporteurs qu'elle s'est substituée.

Mais attendu que le transport dont a été chargée la Compagnie des chemins de fer du Nord a été fait aux conditions des tarifs internationaux pour les transports à grande vitesse entre Paris et Londres;

Qu'aux termes de l'article 13 des conditions d'application des dits tarifs, les compagnies de chemins de fer et autres entrepreneurs de transports sont conformément à la loi anglaise exempts de toute responsabilité pour perte ou avarie survenant à certains articles de valeur et notamment aux dentelles, lorsque cette valeur dépasse 2500 fr. par colis à moins que l'expéditeur n'ait au moment de la remise des colis aux compagnies, donné ordre de les assurer et que la prime d'assurance n'ait été payée avant l'expédition;

Et attendu qu'en l'espèce, Debast frères ne justifient pas avoir donné à la Cie des Chemins de fer du Nord aucun ordre d'assurer les marchandises ni payé aucune assurance;

Qu'ils ne sauraient valablement prétendre que cette obligation incombait à la Cie des chemins de fer du Nord qui aurait dû faire le nécessaire vis-à-vis des transporteurs subséquents alors que le tarif stipule expressément que c'est l'expéditeur qui doit en prendre l'initiative; qu'il en résulte que dans ces conditions par suite de l'omission commise par Debast frères, la Cie des chemins de fer du Nord ne peut être tenue à aucune garantie vis-à-vis des expéditeurs dont la demande doit être repoussée;

Par ces motifs: Debast frères ne justifient pas avoir donné à la Cie des Chemins de fer du Nord aucun ordre d'assurer les marchandises ni payé aucune assurance; Vu le rapport de l'arbitre, le Tribunal jugeant en dernier ressort; statuant sur la demande de Schmidt Lefèvre:

Déboute Debast frères de leur opposition au jugement dudit jour 31 juillet dernier;

Ordonne en conséquence que ce jugement sera exécuté selon sa forme et teneur nonobstant la dite opposition mais seulement à concurrence de la somme de 550 fr. à titre de dommages-intérêts ensemble des dépens;

Annule le dit jugement quant au surplus, et statuant de ce chef par disposition nouvelle, déclare Schmidt Lefèvre mal fondé en le surplus de sa demande;

L'en déboute;

Statuant sur la demande en garantie:

Déclare Debast frères mal fondés en icelle, les en déboute et les condamne par les voies de droit en tous les dépens.



A.

Transport international - Clause attributive de juridiction au tribunal du lieu de destination.

/ TRIBUNAL DE COMMERCE DE DIEPPE.

5 Décembre 1911.

DROUET c/ CHATENET c/ CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

Attendu que Drouet a assigné Chatenet devant ce Tribunal en paiement de la somme de 897<sup>fr</sup>40 pour réparation du dommage que ledit Drouet aurait subi par le fait de la non livraison de marchandises que Chatenet avait pris en charge aux fins de réexpédition;

Attendu que Chatenet a de son côté assigné l'Administration des Chemins de fer de l'Etat, pour:

Entendre dire qu'elle serait tenue d'intervenir dans l'instance pendante entre lui et Drouet, et pour s'entendre condamner à garantir et indemniser Chatenet de toutes les condamnations qui pourraient être prononcées contre lui;

Attendu que sur cet appel en garantie l'Administration des Chemins de fer de l'Etat oppose une exception d'incompétence; qu'elle prétend que l'expédition litigieuse a été faite au départ d'Orléans et continuée de Dieppe-transit à Londres, aux conditions du tarif spécial d'exportation des denrées périssables;

Qu'elle soutient qu'aux termes des tarifs internationaux entre la France et l'Angleterre, les avaries, pertes ou retards dont les Compagnies pourraient être responsables sont toujours réglés au lieu de destination;

Attendu que c'est à bon droit que l'Administration des Chemins de fer de l'Etat oppose à la demande de Chatenet un déclinatoire d'incompétence; qu'en effet, il résulte de l'examen du tarif international entre la France et l'Angleterre, des Chemins de fer de l'Etat et de Brighton, régulièrement homologué, qu'une clause relative aux réclamations, stipule:

" qu'en cas d'accident, perte ou retard dont les Compagnies " pourraient être responsables, le dommage devra toujours être réglé au lieu de destination et s'il y a litige, devant " les tribunaux de ce lieu;"

Attendu que ledit tarif a force de loi et que la clause dont s'agit n'est pas contraire à l'ordre public;

Qu'elle est donc obligatoire, aussi bien pour les Compagnies de chemins de fer qui l'ont consentie que pour l'expéditeur qui l'a acceptée en revendiquant l'application du tarif international sus-indiqué;

Attendu, par suite, que l'Administration des Chemins de fer de l'Etat est bien fondée dans son exception d'incompétence



et qu'il y a lieu d'y faire droit;

Attendu que Chatenet, défendeur au principal, oppose à l'encontre de Drouet, la même exception d'incompétence; qu'il prétend que Allard, expéditeur, a réclamé en gare d'Orléans le tarif réduit d'exportation et pour l'obtenir, a spécifié les conditions de transport de la marchandise de son point de départ à son point de destination;

Qu'en fait, l'expédition a eu lieu au tarif réduit d'exportation;

Attendu qu'en effet, l'expédition dont s'agit a bien été faite d'Orléans par Allard, expéditeur à Chatenet, transitaire à Dieppe, pour faire suivre à Edouard Drouet à Birmingham, en port du Liverpool à faire en gare maritime à Dieppe, avec revendication du tarif spécial d'exportation des denrées périssables;

Attendu qu'il est donc incontestable que si les marchandises étaient expédiées à Dieppe, elles ne l'étaient que sous la condition de faire suivre à Birmingham;

Quelles étaient donc destinées dès leur départ pour l'Angleterre, et que si la destination de Dieppe se trouve portée sur les lettres de voiture, il faut remarquer qu'il s'agit de Dieppe gare maritime;

Attendu, dans ces conditions, que Chatenet ne peut être pris que comme transporteur intermédiaire, mandataire de Allard, expéditeur, substitué à ce dernier pour les opérations de transit, et contraint de continuer l'expédition sur l'Angleterre aux conditions du tarif spécial revendiqué par Allard, expéditeur originaire;

Attendu, en conséquence, que Chatenet oppose à bon droit à Drouet l'exception d'incompétence qui lui est opposée par les Chemins de fer de l'Etat;

Attendu, dans ces conditions, qu'il est inutile de statuer sur le fond;

Attendu, quant aux dépens, qu'ils doivent être supportés par Drouet;

PAR CES MOTIFS,

Le Tribunal, jugeant contradictoirement et en premier ressort;

Déclare l'Administration des Chemins de fer de l'Etat recevable et fondée dans son exception d'incompétence vis-à-vis de Chatenet;

Déclare celui-ci également recevable et bien fondé dans son exception d'incompétence à l'égard de Drouet;

En conséquence, se déclare incompétent tant sur la demande en garantie que sur l'action principale;

Renvoie toutes les parties à se pourvoir ainsi que de droit;

Condamne en tant que de besoin, Chatenet aux dépens de l'appel en garantie;

Condamne Drouet en tous les dépens, y compris ceux de l'appel en garantie.



Tarif franco-anglais. - Clause d'irresponsabilité sur les parcours maritimes et sur les chemins anglais, à moins de faute volontaire ou de négligence. - Validité de cette clause, mais inapplicabilité en l'espèce, l'avarie étant le résultat d'une fausse manœuvre d'une grue fixée sur terre française et appartenant à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE  
16 Décembre 1911

HERNU, PERON et C<sup>ie</sup> c/ ETAT

LE TRIBUNAL:

Attendu qu'il est acquis aux débats que Hernu, Péron et C<sup>ie</sup> se sont fait expédier de Londres à Paris, via Dieppe, en petite vitesse, par tarif spécial, notamment une balle de papier à écrire, et que cette balle est tombée à la mer, au moment du déchargement du navire au quai de Dieppe.

Attendu que pour se refuser à indemniser les demandeurs du préjudice subi par la meuble, l'Administration des Chemins de fer de l'Etat s'est retranchée derrière une des clauses du tarif spécial, aux termes de laquelle en cas d'avarie survenue aux marchandises acceptées et transportées, sans responsabilité (ce qui est le cas) l'Administration défenderesse n'est responsable sur les parcours maritimes et sur les chemins anglais que s'il est prouvé qu'il y a eu faute volontaire ou négligence de la part de ses employés.

Mais attendu que cette clause limitative n'est pas applicable sur les parcours français.

Et attendu qu'il résulte des débats et des documents soumis et de l'instruction ordonnée que l'avarie est survenue alors que le bateau avait achevé son parcours et était amarré au quai et en plein déchargement.

Attendu que cette avarie ne constitue pas un risque de mer, puisque la balle de papier n'est pas tombée du bateau; qu'elle ne provient pas du fait personnel d'un préposé du bord, mais bien d'une fausse manœuvre d'une grue fixée sur terre française appartenant à l'Administration défenderesse et actionnée par ses préposés, et alors qu'elle était complètement sortie du bateau par suite d'une élingue trop brusque.

Attendu dès lors que la clause de non responsabilité n'est pas applicable en l'espèce; que, par suite, l'Administration défenderesse doit être tenue à réparer les frais subis de ce fait par les demandeurs, préjudice que le Tribunal fixe, toutes causes confondues, à l'aide des éléments d'appréciation dont il dispose, à la somme de 285<sup>f</sup>, à concurrence de laquelle il convient d'accueillir la demande;

PAR CES MOTIFS: Le Tribunal, jugeant en premier ressort, Vu le rapport de l'arbitre,

Condamne l'Administration des Chemins de fer de l'Etat par les voies de droit à payer à Hernu, Péron et C<sup>ie</sup> la somme de 285<sup>f</sup> à titre de dommages-intérêts. Déclare les demandeurs non recevables en le surplus de leur demande, les en déboute et condamne ladite Administration aux dépens.



25

Aux termes du tarif international pour les transports entre la France et l'Angleterre, les Compagnies de chemins de fer sont exemptées de TOUTE RESPONSABILITE pour perte ou avaries survenant à certaines articles spécialement désignés au tarif, tels que tableaux, gravures, verrerie, porcelaine, soies, fourrures....etc, si le colis qui les contient a une valeur supérieure à 250f et n'a pas été assuré au départ.

Trib. Com. Seine. - 20 juin 1912.

STOCKWELL et Cie C/ ETAT.

Le Tribunal:

.....

Attendu que les droits et les devoirs des parties sont réglés par les stipulations imprimées au dos de la déclaration d'expédition auxquelles Stockwell et Cie ont déclaré formellement se soumettre "conformément à la loi anglaise.....les entrepreneurs de transports sont exempts de toute responsabilité pour perte ou avarie survenant aux articles suivants:..... soie à l'état brut ou manufacturée ou mélangée avec d'autres matières..... lorsque leur valeur dépasse deux cent cinquante francs par colis à moins que l'expéditeur n'ait au moment de la remise des colis aux compagnies donné ordre de les assurer et que la prime d'assurance n'ait été payée avant l'expédition."

Et attendu qu'il n'est pas contesté que le colis avarié n° 3615 MN du poids de 11 kilogs 200 grammes contenant du tulle de soie, c'est-à-dire de la soie manufacturée ou mélangée à d'autres matières, que sa valeur dépassait 2.000 fr. et que cependant il n'a été l'objet d'aucune assurance, que dès lors l'Administration des Chemins de fer de l'Etat est exempte de toute responsabilité en raison de l'avarie qu'elle qu'en soit la cause qu'elle ait été ou non prévue au moment du contrat;

Attendu que dans ces conditions, il est sans intérêt de rechercher si la détérioration survenue au colis constitue une avarie particulière comme le soutient l'Administration des Chemins de fer de l'Etat ou une avarie commune comme l'allèguent Stockwell et Cie, le fait qu'il n'y a pas eu assurance pour un colis de soierie d'une valeur supérieure à 250 fr., suffisant pour faire échec à toute demande d'indemnité en réparation d'une avarie quel que soit le motif allégué à l'appui de la demande.

Attendu que du reste, l'Administration des Chemins de fer de l'Etat trouverait encore s'il en était besoin un moyen de résister victorieusement à la demande dans l'article 396 du code de commerce qui placé en tête du Titre des avaries s'applique quoi qu'en disent les demandeurs aussi bien aux avaries communes qu'aux avaries particulières, le défaut de conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après: "Qu'en effet, le tarif international imprimé au dos de la déclaration d'expédition et dont copie a été donnée ci-dessus est précisément dans la circonstance la convention spéciale qui doit régler le litige et qui exonère l'Administration des Chemins de fer de l'Etat de toute responsabilité pour le colis litigieux.

Que par suite, la demande de Stockwell et Cie tendant à laisser pour compte qu'au paiement de la somme de 2390 fr. 45, valeur du colis que de celle de 500 fr. à titre de dommages intérêts supplémentaires, est tant non recevable que mal fondée et doit être repoussée sans qu'il y ait lieu d'ordonner l'instruction sollicitée, les faits de la cause étant suffisamment éclaircis.

Par ces Motifs, le Tribunal jugeant en premier ressort: déclare Stockwell et Cie tant non recevables que mal fondées en leur demande à toutes fins qu'elle comporte; les en déboute et les condamne par les voies de droit aux dépens.



Présidence de M. Sébastien.

Audience du 4 avril 1913.

EX ÉDITION SUR L'ANGLETERRE. — REMISE A UN COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORTS AVEC DÉSIGNATION DU TARIF. — MÊME INDICATION PAR CELUI-CI A L'ÉGARD DES TRANSPORTEURS. — RETARD DANS LA LIVRAISON. — CLAMATION. — TARIF. — CLAUSE ATTRIBUTIVE DE JURIDICTION. — INCOMPÉTENCE DES TRIBUNAUX FRANÇAIS SUR LES DEMANDES PRINCIPALE ET EN GARANTIE.

L'expéditeur qui remet à un commissionnaire de transports un colis avec mission de le faire parvenir à Londres par le service de la malle, requiert de ce chef l'application du tarif franco-anglais via Calais-Douvres à l'exclusion de tout autre itinéraire.

Et par suite, au moment de la formation du contrat cet expéditeur stipule, non seulement quel devra être le mandataire substitué au commissionnaire, mais encore revendique l'application d'un tarif qui a force de loi et qui doit être appliqué stricto sensu et erga omnes.

Lors donc qu'aux termes des conditions d'application de ce tarif, sous l'empire duquel les marchandises ont voyagé de convention expresse, il est stipulé qu'en cas d'accident, retard ou perte, les dommages devront toujours être réglés au lieu de destination et s'il y a litige, devant le Tribunal de ce lieu, le lieu de destination étant Londres dans l'espèce, les Tribunaux anglais ont seuls qualité pour connaître d'une demande en paiement d'indemnité pour cause de retard.

Et le Tribunal français, saisi d'une telle demande, doit se déclarer incompétent, même d'office.

Ces solutions résultent du jugement suivant :

« Le Tribunal ;

« Vu la connexité, joint les causes et statuant sur le tout par un seul et même jugement ;

« Sur la demande principale ;

« Attendu qu'il est établi que le 8 octobre 1912, Max Branda et Compagnie ont chargé la Société « Général Express Company Gustave Knauer » commissionnaire de transports, de faire parvenir à leur maison de Londres via Douvres-Calais par le service de la malle, un colis pelleterie du poids de sept kilogrammes 760 grammes ;

« Que l'expédition a été faite le jour même par les soins de la Société « Général Express Company Gustave Knauer », conformément aux instructions reçues et selon certaines conditions spéciales de transport agréées par les parties et expressément stipulées sur le récépissé remis par la défenderesse au demandeur ;

« Attendu que Max Branda et Compagnie prétendent que le colis litigieux n'étant parvenu à destination que le 29 octobre 1912, soit avec un retard de 15 jours, ils seraient fondés à réclamer devant ce tribunal tant la valeur intégrale de la marchandise transportée, soit 3.733 francs 35 centimes, qu'une somme de 2.000 francs à titre de dommages-intérêts complémentaires ;

« Mais attendu qu'il convient d'observer tout d'abord que la réquisition par le demandeur, du « service de malle » est équivalente à la demande du tarif franco-anglais via Calais-Douvres à l'exclusion de tout autre itinéraire ;

58.  
Seine  
4  
Avril  
1913



Quel que puisse être le préjudice matériel et moral résultant d'une arrestation, la personne qui en est l'objet ne peut en rendre responsable le plaignant que si on peut relever à la charge de celui-ci un acte dolosif ou tout au moins une inexcusable légèreté.

Tel n'est pas le cas lorsque diverses particularités indiscutables rendaient plausibles les soupçons portant sur la personne arrêtée, alors surtout que la plainte avait été dirigée principalement contre une autre personne et que c'est par un acte d'initiative spontanée du commissaire de police que l'arrestation a eu lieu.

Cette solution a été consacrée par le jugement suivant, rendu après plaidoiries de M<sup>e</sup> Bigeard, pour la demoiselle Durand, et de M<sup>e</sup> H. Coulon, pour la dame de Saint-Chamond, et sur les conclusions de M. le substitut Bétolaud :

« Le Tribunal ;

« Attendu que la Dlle Durand a, suivant exploit du 4 mars 1912, assigné la dame de Saint-Chamond, propriétaire, 55, rue Bonaparte, en paiement d'une somme de 30.000 francs à titre de dommages-intérêts pour préjudice causé par sa détention préventive et en tant que la dite détention aurait été la suite d'une plainte en abus de confiance formée par la même dame de Saint-Chamond ;

« Attendu que, par des conclusions du 15 septembre 1912, la demanderesse a déclaré qu'ayant contracté mariage avec le sieur Adams elle entendait, en sa nouvelle qualité et sous le nom de Mme Adams, reprendre l'instance ; que, depuis et par conclusions du 8 juillet 1912, elle a dit que c'était par le fait d'une erreur que les conclusions du 15 septembre lui attribuaient la situation de femme mariée, qu'elle entendait suivre sur sa première demande ; qu'il y a lieu de lui donner acte de ses conclusions rectificatives ;

« Au fond ;

« Attendu que, le 19 janvier 1912, la dame de Saint-Chamond déclarait au commissaire de police du quartier de l'Odéon que, s'étant rendue, trois jours avant, 55, rue Bonaparte, pour toucher trois termes de loyers des mains de sa concierge, la femme Pelmat, il lui avait été répondu par cette dernière que les locataires n'avaient pas encore payé ; qu'étant retournée rue Bonaparte la veille, 18 janvier, elle n'avait trouvé dans la loge que la Dlle Durand, nièce de la concierge et n'avait obtenu d'elle au sujet des loyers qu'une réponse évasive ; qu'enfin elle venait d'apprendre que, le jour même, la concierge avait furtivement déménagé, ce qui la déterminait à porter plainte contre elle en abus de confiance ;

« Attendu que, saisi de cette plainte, le commissaire fit rechercher la femme Pelmat, que celle-ci arrêtée le lendemain et mise en présence de la dame de Saint-Chamond soutint n'être pas nantie de la somme réclamée : 943 fr. 20, laquelle avait été remise, affirmait-elle, à la propriétaire par sa nièce le 18 janvier, ainsi qu'en faisait foi un reçu global comprenant 6 termes de loyers et daté, par une particularité qu'il fallait attribuer à une méprise, du 15 janvier 1912 ;

« Attendu que, la propriétaire ayant maintenu ses dires et déclaré que la pièce qu'on lui opposait était le résultat d'un blanc-seing, le magistrat enquêteur



« Que par suite au moment de la formation du contrat Max Branda et Compagnie ont non seulement stipulé quel devait être le mandataire substitué à la Société « Général Express Company Gustave Knauer », mais encore revendiqué l'application d'un tarif qui a force de loi et qui doit être appliqué « stricto sensu et erga omnes ».

« Attendu, en outre, qu'aux termes mêmes des conditions spéciales de transport susvisées il est expressément prévu que le dit transport est entrepris conformément aux règlements et exceptions des Compagnies par l'intermédiaire desquelles il est effectué, et, pour la responsabilité, aux usages et lois des pays parcourus.

« Et attendu qu'à l'article 5 du tarif relatif au service international Paris-Londres (Service de malle) et à l'article 23 des conditions d'application de ce même tarif, sous l'empire duquel les marchandises, de convention expresse, ont voyagé, il est expressément stipulé : « Qu'en cas d'accident, retard ou perte, les dommages devront toujours être réglés au lieu de destination et s'il y a litige devant le Tribunal de ce lieu » ;

« Attendu qu'en l'espèce le lieu de destination est Londres ;

« Que s'il est vrai que la Société « Général Express Company Gustave Knauer » n'a pas opposé *in limine litis* l'exception d'incompétence domicile, incompétence relative qu'oppose au reste la Compagnie du Nord sur la demande en garantie contre elle dirigée, il n'en est pas moins vrai que ce Tribunal, qui peut toujours se déclarer d'office incompétent *ratione loci* ne pourrait connaître, au fond, du litige qu'en violation même de la loi, alors qu'ainsi qu'il est dit ci-dessus, les tarifs homologués ont force de loi et qu'en l'espèce, aux termes du tarif régissant les parties, les Tribunaux anglais ont seuls qualité pour connaître de la demande ;

« Qu'il convient dès lors, à ce Tribunal de se déclarer d'office incompétent *ratione loci* ;

« Sur la demande en garantie et en paiement de dommages-intérêts de la Société « Général Express Company Gustave Knauer » ;

« Attendu que de ce qui précède, il résulte que ce tribunal est incompétent pour juger la demande introduite par Max Branda et Compagnie ; que dès lors, sans qu'il y ait lieu de statuer sur le déclinatoire d'incompétence *ratione loci* opposé par la Compagnie des chemins de fer du Nord appelée en garantie il y a lieu de repousser la demande, aucune condamnation ne devant être par ce Tribunal prononcée à l'encontre de la Société « Général Express Company Gustave Knauer » ;

« Par ces motifs ;

« Statuant sur la demande principale ;

« D'office se déclare incompétent *ratione loci* ;

« Renvoie Max Branda et Compagnie à se pourvoir ainsi qu'ils aviseront ;

« Les condamne par les voies de droit aux dépens afférents à cette partie de l'instance même au coût de l'enregistrement du présent jugement ;

« Statuant sur la demande en garantie et en paiement de dommages-intérêts de la Société « Général Express Company Gustave Knauer » ;

« Déclare cette dernière non recevable en sa demande, l'en déboute et la condamne par les voies de droit au surplus des dépens, même au coût de l'enregistrement du présent jugement y afférent ;

« Ordonne que le présent jugement sera exécuté selon sa forme et teneur. »



25

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

1er Juin 1917.

MUHLBERG c/ ETAT.

Tarif franco-anglais - Clause du tarif limitant la responsabilité à 250 francs par colis.

Le Tribunal,...

Attendu qu'il est acquis aux débats que Muhlberg, au commencement du mois de septembre 1916, prit à Londres un billet pour Paris et a fait enregistrer sous le N°88 une malle comme bagages;

Que, considérant la perte de son bagage comme définitive bien qu'il en demande la restitution sous astreinte, Muhlberg demande: 1° paiement de la somme de 1.000 frs, valeur de la malle et des objets y contenus; 2° celle de 10.000 frs à titre de dommages-intérêts pour le préjudice qui en est résulté pour lui et 3°, celle de 2.000 frs pour manque à gagner;

Attendu que l'Administration des Chemins de fer de l'Etat ne conteste pas le principe de sa responsabilité et fait offre de la somme de 250 francs pour perte de la dite malle et ce, par application du tarif franco-anglais, plus celle de un franc pour intérêts et frais, sauf à parfaire;

Attendu qu'il convient de rechercher si ces offres sont suffisantes;

Attendu que le transport dont était chargé l'Administration des Chemins de fer de l'Etat, a été fait aux conditions des tarifs internationaux G.V.N°201, pour les transports à grande vitesse entre Paris et Londres;

Qu'aux termes des conditions d'application des dits tarifs, la responsabilité des Compagnies de chemins de fer, en cas de perte des bagages ne peut dépasser la somme de 250 frs par colis; que les tarifs homologués ont force de loi et doivent être appliqués dans toute leur rigueur;

Que c'est donc à concurrence de la dite somme de 250f seulement qu'il convient d'accueillir la demande en déclarant par suite, suffisantes, les offres de l'Administration des Chemins de fer de l'Etat, en laissant toutefois à cette Administration les entiers dépens jusqu'au jour des offres et en repoussant, sur ce point, le surplus de ses conclusions;

Par ces motifs,

Vu le rapport de l'arbitre;

Le Tribunal jugeant en premier ressort,

Déclare suffisantes les offres de l'Administration des Chemins de fer de l'Etat;

La condamne par les voies de droit, à payer à Muhlberg la somme de 250 frs à titre de dommages-intérêts;

Déclare Muhlberg mal fondé en le surplus de sa demande; L'en déboute...



25

EXPEDITION DIRECTE SUR LONDRES.- APPLICATION NECESSAIRE DU TARIF INTERNATIONAL FRANCO ANGLAIS AU POINT OU LE G.V. 314 CESSE D'ETRE APPLICABLE.- CLAUSE DU TARIF INTERNETIONAL ACCORDANT COMPETENCE AUX TRIBUNAUX ANGLAIS.- INCOMPETENCE DES TRIBUNAUX FRANCAIS.

COUR DE BORDEAUX.

-:-:-

Cie d'ORLEANS contre LACOMBE Frères

-:-:-

1ère CHAMBRE.- ARRET DU 2 MAI 1923.

Attendu que le 15 Octobre 1919 LACOMBE Frères ont requis de la Cie d'Orléans le transport direct de Paris à Londres via Calais de 66 sacs de noix fraîches aux conditions du tarif G.V. 314 D'exportation de denrées périssables.

Que les marchandises ayant été acheminées par Dieppe, des retards s'étant produits et les manquants ayant été constatés, ils ont assigné la Cie d'Orléans devant le Tribunal de Commerce de Périgueux en paiement de dommages intérêts.

Que la Cie d'Orléans leur oppose les dispositions du Tarif international G.V. 3 qui les rendent justiciables des Tribunaux anglais.

Qu'à l'exception d'incompétence ainsi soulevée, LACOMBE Frères objectent que le tarif G.V. 314 le seul qu'ils aient requis, se suffisait pour assurer le transport direct de leurs marchandises jusqu'à destination et qu'à tort la Cie a appliqué d'office G.V. 3.

Qu'ils ne peuvent pas cependant contester que le tarif 314 soit exclusif aux expéditions effectuées d'une gare quelconque du réseau Français aux gares des réseaux participants desservant les ports de la mer du Nord, de la Manche et de l'Océan.

Que pour réaliser le transport direct jusqu'à Londres qu'ils ont expressément demandé, il était donc indispensable de recourir aux compagnies correspondantes de navigation et de chemins de fer anglais avec lesquelles les rapports de l'Ouest du Nord sont réglées par le tarif G.V. 3.

Que ce tarif, valable depuis le 1er Mai 1914, ne vise pas seulement comme ils l'alléguent, les transports de Paris à Londres, mais s'étend à toutes les expéditions de France en Angleterre transitées soit à Dieppe, soit à Boulogne ou Calais.

Que d'ailleurs un contrat de transport unique ayant été formé de l'aveu de toutes parties, il est d'évidence par le fait même que LACOMBE Frères ont requis le transport direct de Périgueux à Londres et sans qu'il soit nécessaire d'une autre réquisition, ils ont mis la Cie expéditrice dans l'obligation de prévoir la constitution à partir de la gare ou le G.V. 314



CESSANT d'être opérant, du G.V. 3 International consenti en vue de suppléer dans l'intérêt du Commerce à l'insuffisance du premier.

Que vainement s'efforcent ils de tirer argument d'une sorte de barème ou cont consignés les prix et conditions de transport des fruits et légumes à destination de l'Angleterre d'après lesquels auraient été calculés les frais et taxes qu'ils ont acquitté.

Que ce document d'ordre intérieur créé uniquement à l'usage des employés, dépourvu de l'homologation nécessaire pour le rendre opposable à la Compagnie n'est pas susceptible d'être invoqué comme une convention des clauses du tarif G.V. 3I4 dumenthomologué dont l'application est strictement limitée aux gares desservant les ports d'embarquement.

Que si, au surplus, une erreur de perception a été commise comme ils le prétendent, erreur dont la Compagnie est en droit d'exiger le redressement, on ne saurait en déduire la preuve que le tarif G.V. 3I4 fut applicable à l'exclusion du G.V. 3.

Qu'en admettant les conclusions de LACOMBE Frères, les premiers juges ont dès lors méconnu les conditions d'application obligatoires du tarif G.V. 3 autant que les dispositions de ce tarif, qu'au cas de litige survenu pour cause de retard et de pertes, attribuant aux Tribunaux du lieu de destination, compétence pour statuer.

#### PAR CES MOTIFS :

LA COUR déclare LACOMBE Frères mal fondés dans leurs conclusions, les en déboute. Infirme le jugement attaqué. Dit qu'aux termes de l'article 18 du tarif international G.V. 3 le Tribunal de Commerce de Bordeaux n'était pas compétent pour connaître de l'action intentée à la Cie d'Orléans.

Condamne LACOMBE Frères en tous les dépens de l'ère instance et d'appel.

Fait mainlevée de l'amende.-



## I.- TARIFS - Demande implicite.

En demandant l'application du tarif 314 à une expédition d'une gare quelconque de France sur Londres, l'expéditeur doit être considéré comme entendant substituer le tarif international G.V.3 au tarif commun 314 au point où ce dernier tarif cesse d'être applicable (gare frontière ou port d'embarquement).

II.- TRANSPORTS INTERNATIONAUX - Cause attributrice de compétence aux tribunaux du lieu de destination (tarif international G.V.3).

COUR D'APPEL DE NIMES 23 NOV. 1923

P.L.M. c/ REYNAUD

Attendu en effet que l'expéditeur ayant demandé pour chaque expédition le transport direct de la marchandise de Lalevade d'Ardèche à Londres et requis l'application du tarif 314, lequel vise uniquement les marchandises dirigées en vue de l'exportation sur une gare frontière ou un port d'embarquement, la Cie P.L.M. a dû acheminer les marchandises sur le réseau de la Cie du Nord aux conditions de ce tarif, commun à elle et à cette compagnie; que la Cie du Nord leur a fait à son tour et à bon droit l'application du tarif international grande vitesse n°3 commun avec les compagnies anglaises de navigation et de chemins de fer, permettant seul d'assurer le transport direct demandé par les expéditeurs;

Attendu d'autre part qu'il est constant et reconnu par toutes les parties qu'il s'agissait pour chaque expédition d'un contrat unique, ayant pour objet l'expédition directe des marchandises livrables en gare de Londres; que dès lors le tarif international G.V.n°3 se substituait nécessairement au tarif commun n° 314 au point où ce dernier tarif cessait d'être applicable et que la demande de tarif G.V. n°3 résultait suffisamment de la demande d'expédition directe à l'étranger;

Or attendu que le tarif international G.V.n° 3 dispose qu'en cas d'accident, retard et pertes dont les Compagnies pourraient être responsables, le dommage devra toujours être réglé au lieu de destination et s'il y a litige, devant les tribunaux de ce lieu; que cette disposition est absolue et ne comporte aucune distinction; qu'il suit de là que le tribunal de Largentière était incompétent pour connaître de l'action en responsabilité pour pertes de marchandises introduite par Reynaud contre la Cie P.L.M.

## PAR CES MOTIFS :

La Cour, parties civiles et le Ministère public, dit que le tribunal de Largentière était incompétent pour connaître du litige qui lui était soumis, dit n'y avoir lieu dès lors de statuer sur le surplus des conclusions des parties;

Condamne Reynaud aux dépens de première instance et d'appel et à l'amende.

---

Décision identique de la même Cour, même audience, affaire P.L.M. c/ Bouix.





COUR d' APPEL DE DOUAI

Arrêt du 14 Octobre  
1924

MORY & Cie c/ Cie du NORD et Cie d'ORLÉANS

CHEMINS DE FER - TRANSPORTS EMPRUNTANT PLUSIEURS RESEAUX - TARIF  
DIRECT DE FRANCE EN ANGLETERRE - STIPULATION PRECISE - QUANT A LA  
COMPETENCE DES TRIBUNAUX DU LIEU DE DESTINATION - APPLICABILITE - IN-  
COMPETENCE DES TRIBUNAUX FRANCAIS -

Attendu que, les 11 & 12 Juillet 1919, deux expéditions de  
prunes ont été effectuées par SICARD & PAPOU, de Donzenac (Réseau de  
la Compagnie d'Orléans, à l'adresse de MORY & Cie, en gare de Londres  
Que la déclaration d'expédition porte trafic direct franco-anglais. -

Destinataire MORY & Cie, Londres; que le tarif demandé était le tarif  
C.V. 314.

Attendu que, se plaignant d'un retard dans l'arrivée à desti-  
nation (Londres), MORY & Cie ont assigné les Cies des Chemins de Fer  
du NORD et d'ORLÉANS devant le Tribunal de Commerce de Boulogne-sur-  
Mer, lequel s'est déclaré incompétent. Que MORY & Cie ont interjeté  
appel de cette décision.

Attendu que, lorsqu'une expédition qui doit emprunter plu-  
sieurs réseaux de Chemins de Fer est faite directement du lieu du  
départ au lieu de destination, il y a contrat de transport unique et,  
par suite, la demande d'expédition implique la réquisition des tarifs  
applicables jusqu'à la complète exécution du contrat.

Attendu qu'en l'espèce, pour parvenir à destination, les mar-  
chandises devaient nécessairement être acheminées vers la gare desser-  
vant le port frontière et en partir sous l'empire du tarif direct  
d'exportation G.V. N° 3 via Boulogne-Folkestone ou via Calais-Douvres  
relatif aux transports en G.V. des denrées expédiées à Paris et à  
Londres, commun à la Cie du Chemin de Fer du Nord et à la Compagnie  
Anglaise du South Eastern And Chatham Railway.

Attendu que la Cie d'Orléans, ainsi que la Cie du Nord,  
étaient tenues de l'exécution du transport jusqu'au lieu de destina-  
tion; que, dès lors, la mention sur la déclaration d'expédition "ta-  
rif direct franco-anglaise" impliquait nécessairement l'application  
l'application du tarif direct d'exportation G.V. N° 3.

Attendu qu'aux termes de l'article 18 des conditions communes  
aux transports effectués entre Paris et Londres aux prix des tarifs  
directs G.V. N° 1 à 9 en cas d'accidents, retards et pertes dont les  
Cies pourraient être responsables, le dommage devra toujours être ré-  
glé au lieu de destination et, s'il y a litige, devant les Tribunaux  
de ce lieu.

Attendu que dans leurs conditions additionnelles, MORY & Cie  
entendent arguer de ce que la Cie d'Orléans aurait, d'après eux, per-  
çu au départ une taxe trop élevée en ajoutant le prix du transport  
de Paris à Calais à celui du transport de Donzenac à Calais;



Mais attendu que que la demande actuelle ne comporte pas l'examen de la révision des taxes réclamées, que par suite, le demandeur invoqué est inopérant, en ce qui concerne la désignation des tarifs à appliquer.

Attendu, en ce qui concerne la prescription subsidiairement opposée par la Cie du Chemin de Fer du Nord, qu'il n'y pas lieu, en l'état, de statuer sur cette exception réservée à la juridiction appelée à connaître du fond.

PAR CES MOTIFS,

Vu l'art. 18 des conditions communes aux transports effectués entre Paris et Londres aux prix des tarifs direct G.V. N° 1 & 9.

Dit que la mention sur la déclaration d'expédition tarif direct franco-anglais de Londres comme lieu de destination, impliquait nécessairement l'application du tarif direct d'exportation G.V. N° 3.

Dit que, par application de ce tarif, les tribunaux de Londres lieu de destination sont seuls compétents pour statuer sur les dommages résultant d'un retard ou de pertes à la livraison.

Confirme, en conséquence, le jugement du Tribunal de Commerce de Boulogne en ce qu'il s'est déclaré incompétent et a renvoyé MORY & Cie à se pourvoir devant les juges qui doivent connaître du litige.

Déclare les appelants mal fondés dans leurs demandes fins et conclusions, les en déboute.

Les condamne à l'amende et aux dépens, prononce la distraction de ces derniers, au profit de Maître CALBEZ, avoué, aux offres de droit.

---:---:---:---:---:---

CHAMBRE DE COMMERCE DE PARIS  
LE 10 OCTOBRE 1900  
N° 1000

10 OCTOBRE 1900  
N° 1000

CHAMBRE DE COMMERCE DE PARIS  
LE 10 OCTOBRE 1900  
N° 1000



25

AFFAIRE  
Société Française  
de Produits  
aromatiques.

JUGEMENT DU 14 NOVEMBRE 1924

Chemin de fer - P.V. - Expéditions directes sur Londres - Clauses des tarifs attribuant juridiction aux tribunaux anglais - Incompétence des tribunaux français.

Après en avoir délibéré conformément à la loi,

Attendu que suivant récépissé numéro zéro vingt deux mille deux cent soixante quinze en date du trente janvier mil neuf cent vingt quatre, la Société des Produits aromatiques a expédié à Forwood, Ras et Donaldson Limited de Lyon-Guillotière au domicile du destinataire, vingt six Ropemaker-Street Finsberry London E.C., tarifs les plus réduits, exportation via Dieppe, port dû, une caisse de huit bidons d'huile essentielle pesant ensemble cent dix neuf kilogs cinq centsgrammes et un fût fer d'huile essentielle pesant quarante neuf kilogs cinq cent vingt quatre.

Attendu qu'un manquant d'huile a été constaté à l'arrivée.

Attendu qu'en raison du manquant la Société des Produits aromatiques demande à la Compagnie des Chemins de fer Paris, Lyon, Méditerranée, paiement d'une somme de trois mille trois cent vingt quatre francs soixante quinze centimes.

Attendu que la Compagnie des Chemins de fer Paris, Lyon, Méditerranée soutient à la barre que ce Tribunal est incompétent à raison du domicile et au fond que la demande serait non recevable et mal fondée.

Sur le déclinatoire opposé à raison du domicile,

X  
des tarifs appli-  
cables.

Attendu que la Société française des produits aromatiques soutient en ses conclusions qu'entre Lyon et Londres le trafic ne serait plus réglementé; qu'à défaut de réglementation spéciale, le trafic dont s'agit serait soumis aux dispositions à la marchandise transportée et au régime du droit commun particulier aux pays emptuntés, que la clause attributive de production ne serait opposable à l'expéditeur que s'il l'avait acceptée expressément, enfin qu'une clause d'attribution de juridiction dans un connaissement qui enlève un plaideur à ses juges naturels doit faire l'objet d'une acceptation expresse d'i celui.

Mais attendu qu'au moment de la formation du contrat de transport l'expéditeur a stipulé les conditions de l'expédition, qu'il a revendiqué l'application d'un tarif qui a force de loi; tarif qu'il était censé connaître et qui doit être appliqué "stricto senon et ergo omnes".

Attendu que le contrat de transport formé entre un expéditeur et une Compagnie de chemin de fer ne saurait être assimilé en rien à celui qui a pour base un connaissement, lequel est d'ordre purement maritime.

Attendu d'autre part que la Société demanderesse soutient surabondamment en ses conclusions que l'avarie dont il est demandé réparation serait survenue dans le trajet de Lyon à Dieppe que la Compagnie Paris



251  
Lyon, Méditerranée, ne serait pas partie au Tarif de l'Ouest Etat - Southern Railway et qu'elle ne serait pas fondée à s'en prévaloir.

Mais attendu qu'il résulte des documents soumis et des renseignements recueillis que l'avarie s'est produite à l'embarquement maritime, donc entre Dieppe et Londres, et que par suite la Société demanderesse est mal fondée en ses conclusions surabondantes.

Et attendu que de tout ce qui précède il résulte que l'expédition dont s'agit a été régie par les Tarifs internationaux Lyon-Londres.

Attendu que les transports effectués entre ces villes sont soumis à des conditions communes, notamment qu'en cas d'accident, retard ou pertes, le dommage devra toujours être réglé au lieu de destination et s'il y a litige, devant les Tribunaux de ce lieu.

Attendu que le lieu de destination étant Londres, il résulte des conditions ci-dessus rapportées que ce Tribunal est incompétent à raison du dommage pour connaître du litige qui lui est soumis.

Qu'il échet de le déclarer tel.

#### PAR CES MOTIFS

Le Tribunal jugeant en premier ressort,

Accueille le déclinatoire opposé,

Se déclare incompétent à raison du domicile,

Renvoie la Société française des produits aromatiques à se pourvoir ainsi qu'elle avisera, et la condamne par les voies de droit aux dépens.



TRANSPORTS INTERNATIONAUX. DENRÉES PÉRISSABLES À DESTINATION DE LONDRES. TARIF COMMUN. TRANSPORT DIRECT. COMPÉTENCE.

Une demande d'expédition directe à l'étranger implique la réquisition du tarif dont l'application permet seule d'assurer le transport direct.

En conséquence, il y a lieu d'appliquer pour le transport de denrées périssables directe de France à Londres, le tarif G.V. 3, commun avec les Compagnies anglaises de navigation, tarif aux termes duquel les contestations litigieuses sont portées devant les Tribunaux du lieu de destination.

COUR DE CASSATION (Ch. Req.) 24 Février 1925. — M. Blondel Présid. — M. Boullouche, rap. — M. Wattine, av. gén. (Reynaud c/ Cie P.L.M. — Me Hersant AV.

24 FEV 1925

Sur le pourvoi intenté par M. Reynaud contre un arrêt de la Cour d'appel de Nîmes, rendu, le 23 Novembre 1923, au profit de la Cie P.L.M., la Cour de Cassation a statué ainsi:

LA COUR:

Sur le moyen du pourvoi pris de la violation et fausse application des art. 114 C. civ. 99 et 101 C. Com. du tarif G.V. n° 314.

de fer/

Attendu que si Reynaud a requis, pour les expéditions de caquets de fruits faites de Lavalade-d'Ardèche à Londres, l'application du tarif d'exportation des denrées périssables G.V. n° 314, commun, notamment aux Compagnies de Chemins de P.L.M., de Ceinture et du Nord, avec transport direct de la marchandise de Lavalade-d'Ardèche à Londres, c'est à bon droit que la Cie du Nord a fait application à ces expéditions du tarif G.V. n° 3, commun avec les Compagnies Anglaises de Navigation, qui prévoit qu'en cas de litige, les contestations seront portées devant le Tribunal du lieu de destination; qu'en effet, ce tarif permettait seul d'assurer le transport direct demandé par l'expéditeur; qu'il se substituait nécessairement au tarif G.V. n° 314 au point où ce dernier tarif, qui concerne uniquement les marchandises dirigées en vue de l'exportation sur une gare frontière ou un port d'embarquement, cesse d'être applicable, et que la demande du tarif G.V. n° 3 résultait suffisamment de la demande d'expédition directe à l'étranger; d'où il suit qu'en décidant que le Tribunal de Largentière était incompétent pour connaître de l'action en responsabilité pour perte de marchandises introduite par Reynaud contre la Cie P.L.M. à l'occasion des expéditions faites à destination de Londres, l'arrêt attaqué n'a violé ni les tarifs, ni les textes visés au moyen; Par ces motifs: rejette. (Note — V. Cas. 24 Févr. 1925, (An. Ch. de f. et tr. 1925. I. p. 137 et la note). —



## TRANSPORT ANGLO-FRANCAIS.

Défaut d'assurance d'un colis de soieries valant plus de 10 £. Application de la clause d'irresponsabilité insérée au tarif.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE - 3 mai 1927.

"Grande maison de blanc" c/ Sté des Transports internationaux,  
Baudry-Doulesteix c/ Chemins de fer de l'Etat.

Attendu que la Grande Maison de blanc demande de voir déclarer la Société des Transports Internationaux responsable du manquant constaté de plusieurs pièces de vêtements dans un colis à elle délivré par ladite Société et lui réclame le paiement de leur valeur;

Mais attendu qu'il ressort des termes de la déclaration en date du 13 août 1926 à enregistrer faite à Londres par un préposé de la Grande Maison de Blanc; que ledit colis adressé par sa succursale en cette ville à la maison mère de Paris renfermait une grande proportion de vêtements de soie et a été déclaré comme ayant une valeur de soixante dix livres sterling;

Attendu que le colis dont s'agit a été remis à l'agence de Londres de la Société des Transports Internationaux en vue de ce transport, lequel était régi par les conditions générales insérées au verso de ladite déclaration qui apparaissent au point de vue de l'exonération du transporteur comme licites en le pays où le contrat de transport est né, qui ne pouvaient être ignorées de l'expéditeur client habituel de ladite agence et contre lesquelles il ne justifie pas avoir jamais protesté;

Attendu qu'au nombre des conditions susvisées figure une clause exemptant le transporteur de toute responsabilité à l'égard de tout colis renfermant notamment de la soie, manufacturée ou non et dont la valeur dépasse dix livres sterling, sauf assurance spécialement prise pour couvrir la valeur du risque sus instructions spéciales de l'expéditeur;

Attendu qu'aucune instruction de cette nature ne figure dans l'emplacement à ce réservé sur la déclaration précitée; qu'il n'est justifié ni même allégué d'aucune demande faite par ailleurs dans le but d'assurer ledit colis pour sa valeur réelle;

Et attendu qu'il vient d'être dit que l'expéditeur a lui-même sur sa déclaration indiqué que le colis renfermait des articles de soie et avait une valeur de 70 livres sterling, donc supérieure au chiffre limité fixé pour engager la responsabilité du transporteur; qu'il s'ensuit que faute d'instructions spécialement données en vue d'assurer la valeur dudit colis et par application de la clause d'exonération sus-visée, la Grande Maison de Blanc qui l'a tout au moins tacitement acceptée et qui au surplus n'allègue



aucune faute lourde à l'encontre de la Société des Transports Internationaux, ne peut valablement rechercher cette dernière en paiement de la valeur des objets manquants dans le colis litigieux;

Qu'il échet donc de déclarer sa demande mal fondée et de l'en débouter.

Sur la demande de la Société des Transports internationaux à toutes fins qu'elle comporte;

Attendu qu'aucune condamnation n'allant intervenir contre cette demanderesse, l'action de cette dernière est sans objet et par suite non recevable.

**PAR CES MOTIFS,**

Le Tribunal jugeant en premier ressort.

Sur la demande principale:

Déclare la Grande Maison de Blanc mal fondée en sa demande, l'en déboute,

Et la condamne par les voies de droit aux dépens de cette partie de l'instance même au coût de l'enregistrement du présent jugement y afférent, lesdits dépens du chef de la Société des Transports internationaux taxés en marge de la minute du présent jugement.

Sur la demande de la Société des Transports Internationaux:

Déclare ladite Société non recevable en sa demande à toutes fins qu'elle comporte, l'en déboute,

Et la condamne par les voies de droit au surplus des dépens.....



Indemnité forfaitaire.

(Transport international franco-anglais).

Expédition d'oiseaux, sans assurance, de Londres à Aix-sur-Vienne - Perte - Responsabilité du Chemin de fer dans les seules limites du forfait prévu au tarif, 7 shillings 6, par animal et du nombre d'animaux porté à la déclaration d'expédition.

TRIBUNAL COMMERCE LIMOGES

16 Août 1933

DECOUX, GAY-BELLILE c/P.O.

Le Tribunal :

Attendu que par exploit de Rengard, huissier à Aix sur Vienne, Decoux Gay-Bellile a fait assigner la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans en paiement de 2.500 fr. d'indemnité en réparation du préjudice causé par la perte survenue au cours de transport de 8 oiseaux qui lui avaient été expédiés de Londres à Aix sur Vienne par Frost de la Zoological of London, le 22 novembre 1932, avec intérêts de droit, ainsi que tous les frais et dépens.

Attendu en effet que cette expédition comprenait 12 oiseaux vivants suivant la facture reçue et qui représentaient une valeur totale de 26 livres; que ces oiseaux étaient répartis dans deux cages, l'une de 4, l'autre de 8, mais qu'à l'arrivée à Aix sur Vienne la cage qui contenait 8 oiseaux se trouvait détériorée, que plusieurs barreaux avaient été arrachés et que cette dernière était vide; que l'autre cage qui devait contenir 4 oiseaux en avait trois de vivants et un de mort;

Attendu que ces faits matériels n'ont pas été contestés par le transporteur qui est la Compagnie d'Orléans, mais que les offres qu'elle fait de payer 31 fr. 55 par oiseau, pour 6 oiseaux, soit 189 fr. 30, ne pouvaient être acceptées par lui; en effet le demandeur indique que la perte porte non pas sur 6 oiseaux, mais sur 8; qu'il ne réclame rien pour l'oiseau mort, mais seulement la valeur des oiseaux perdus, et il se base pour sa réclamation sur le montant de la facture qu'il a communiquée à la Cie P.O.

Attendu que la Compagnie d'Orléans ne conteste pas sa responsabilité, mais qu'elle n'a pris en charge que 10 oiseaux avec leurs boîtes, ainsi qu'en fait foi la déclaration établie en gare de Londres-Victoria; qu'elle fait valoir d'autre part qu'aux termes de l'art. 1150 du Code civil, la Compagnie n'est tenue que des dommages-intérêts ou indemnités prévus lors de la formation du contrat; que la déclaration d'expédition contenait une indication de valeur de 10 livres soit au cours du change à l'époque: 834 fr. 50, et qu'elle n'est donc comptable que de 7 oiseaux; qu'elle offre à payer à M. Gay-Bellile la somme de 203 fr. 96 plus les frais, soit: 102 fr. 95.



Attendu que pour justifier ces offres la Compagnie fait valoir que les clauses particulières limitatives des responsabilités figurent au tarif international franco-anglais; qu'aux termes de ce tarif la responsabilité des Compagnies de chemin de fer est limitée à 7 shillings 6, par animal, à moins qu'au moment de la remise au transporteur, l'expéditeur n'ait assuré l'envoi et que la prime d'assurance ait été payée avant l'expédition, prime s'élevant à 5 fr. par 1.000 fr. de valeur déclarée.

Attendu que cette formalité n'a pas été remplie par l'expéditeur, la Compagnie n'est donc tenue qu'au remboursement du montant prévu au tarif international franco-anglais.

Attendu que la déclaration d'expédition établie en Londres-Victoria ne porte bien que 10 oiseaux pris en charge et non 12 réclamés par Decoux Gay-Bellile; que le montant pour 7 oiseaux livrés, à 7 shillings 6 par oiseau, somme taxée par animal suivant tarif international franco-anglais, donne 220 fr. 85, mais que le transport total de l'envoi étant de 56 fr. 30 et cette somme n'ayant pas été payée par Decoux Gay-Bellile, il y a lieu de retenir 16 fr. 89 pour transport de 3 animaux livrés.

Attendu qu'ainsi la somme de 203 fr. 96 qu'offre la Compagnie est régulière;

Attendu que dans sa demande Decoux Gay-Bellile n'apporte pas la justification pour l'indemnité de 2.500 fr. qu'il réclame, que par conséquent elle ne peut être retenue.

Attendu que les dépens sont à la charge de la partie qui succombe.

PAR CES MOTIFS :

Le Tribunal, après en avoir délibéré et rejetant comme non fondées toutes autres conclusions:

Dit la demande de Decoux Gay-Bellile recevable mais mal fondée; l'en déboute.

Retenant les offres de la Compagnie d'Orléans, les dit suffisantes et satisfactoirs, dit qu'elle devra payer à Decoux Gay-Bellile 203 fr. 96 en réparation du préjudice causé et 102 fr. 95 pour frais taxables.

Condamne Decoux Gay-Bellile aux entiers dépens.



- Mise a quai <sup>des plateaux sur un bûche</sup> pour la douane, compte  
SNCF. Fric en charge sur plateau  
pour la C<sup>te</sup> Maritime. -



SERVICE DU CONTENTIEUX

AFFAIRES GÉNÉRALES

N°

4261/11

Subdivision du Secrétariat  
du Service ~~central~~ <sup>et du Personnel</sup> Voie  
de la Région du Nord

OBJET DE LA CONSULTATION

Demande de renseignements  
par la Mairie d'Amiens sur  
le Salaire de l'agent Martin  
- Application de la loi du  
14 juillet 1905 -

Références :

Observations :

D. N°

4261/11

; Aff. :

Renseignements sur salaires

Agent du service d'application de la

loi du 14 juillet 1905

Mod. 125

Mod. 125



L.B.

4 Août

9

A.G.

4361

In

Monsieur le Chef de la Subdivision  
du Secrétariat et du Personnel du Service de la Voie  
de la Région du NORD,

Comme suite à votre transmission VBM:gp.  
B/1, en date du 1er Août 1939, j'ai l'honneur de  
vous faire connaître que les renseignements demandés  
sur le salaire de l'agent MARTIN se rattachant à  
l'application des lois sociales, je ne vois aucun  
inconvenient à ce que vous les donniez à la Mairie  
d'Amiens.

Toutefois, en présence du refus formel  
de l'intéressé, il conviendrait de fournir ces  
renseignements verbalement au cours d'une démarche.

Bien entendu, vous devriez établir un  
certificat écrit s'il vous était réclamé par le  
Procureur de la République ou par un Tribunal judi-  
ciaire.

1939

Ci-joint, en retour, la demande de la  
Mairie d'Amiens, en date du 13 Juin 1939.

Le Chef du Contentieux,

Signé : de CAQUERAY



## Noté

Le patron se pose de savoir si une patronne  
a l'obligation légale de déléguer à son maître,  
malgré l'opposition de l'intéressé, un certificat  
d'état de valeurs et indemnités payés à  
un ouvrier, en une d'exercice, par la  
commune du recenseur présumé par  
l'art. 5 de la loi du 14 juillet 1905 -

Mais il n'y a ~~rien~~ trouvé, ni dans  
la loi, ni dans la jurisprudence, rien qui  
passe une <sup>tel</sup> obligation sur patron.

D'autre part, aucun texte n'investit  
le maître d'un droit d'investigation sur  
celui confié aux magistrats de l'ordre  
judiciaire, chargé de la poursuite et  
de l'instruction d'une affaire criminelle  
ou correctionnelle.

Nous pensons donc que le patron  
n'est pas obligé de fournir le renseignement



qui lui est demandé -

Mais le Marais aura toujours la  
ressource de s'adresser au Contrôleur des  
Contributions Directes, chargé de l'établisse-  
ment de l'impôt sur le revenu. Le  
particulier étant tenu de déclarer le revenu  
perçu à la préparation, n'est de l'effort de l'impôt  
+ il a ce que le revenu est connu  
auparavant au moins.

Miney



VB. N. Va<sup>2</sup>

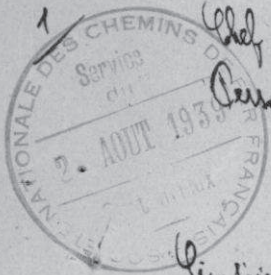
Amiens, le 15 Juin 1939

Certificat de salaire

Martin Oscar

AG.

Monsieur Caradit



1 Chef de la Subdivision du Secrétariat et du  
Personnel du Service de la Voie  
à Paris

Ci-joint note de la mairie d'Amiens, avec  
prière de me faire connaître si vous pouvez  
fournir directement le certificat de salaire,  
Martin Oscar Ouvrier de 1<sup>re</sup> classe à Amiens  
ayant refusé de fournir lui-même les  
renseignements.

L'Ingénieur Principal  
de la Voie

Signature

V.B.N. gp. B/1 Transmis à Monsieur le Chef du Contentieux,

pour la suite à donner.

Ci-après, détail des appointements de  
M. Martin :

Traitement fixe	: 13.110 <sup>+</sup>
Indemnité de résidence	: 2.178 <sup>+</sup>
allocations familiales	: 3.688 <sup>+</sup>
allocation temporaire	: 2.232 <sup>+</sup>
Pratification 1938	: 1.200 <sup>+</sup>
	890 <sup>+</sup>

1/8/39 Le Chef de la Subdivision du Secrétariat  
et du Personnel du Service de la Voie



SERVICE COMMUN DU CONTENTIEUX

1<sup>re</sup> Division

AFFAIRES GÉNÉRALES

N°

*B*  
*4362 B*

Réseau *Nice-Tun Genest*

(Service \_\_\_\_\_)

*13 Janv. 1939*

OBJET DE LA CONSULTATION

*Touche de C-Admission à une  
consommation collective.*

Références :

Observations :

D<sup>re</sup> N° *4362 B* ; Aff. :



A - Cd

**URGENT**

C O P I E.

S.N.C.F.

Le 4 Janvier 1939.

Le Directeur Général.

Copie adressée à Monsieur le Chef du Service du Contentieux  
en le priant de bien vouloir me faire connaître son  
sentiment.

Paris, le 11 JANV 1939  
Le Directeur du Service Central du Personnel,

Pour le Directeur du Service Central du Personnel  
Le Chef de la Division  
de l'Administration du Personnel

C\* 12 JAN 39

Monsieur BARTH,

Je vois dans les journaux que la Cour Supérieure  
d'Arbitrage a pris une décision d'après laquelle le fait,  
pour un Syndicat, d'adhérer à une Convention Collective,  
ne lui donnait pas tous les droits d'un signataire de  
cette Convention.

Vous vous rappelez que la question avait déjà été  
examinée, il y a quelques mois, et que M. AURENGE avait,  
au contraire, conclu que l'adhésion donnait à l'adhérent  
tous les droits du signataire et qu'en particulier l'agrément  
de l'adhérent était indispensable pour modifier la  
Convention.

Voudriez-vous revoir la question avec M. AURENGE  
à la lumière de cette décision de la Cour Supérieure d'Arbitrage.

Le Directeur Général,

signé: LE BESNERAIS.



18 Janvier 1939

A.G.<sup>B</sup>

Monsieur le Directeur  
du Service Central du Personnel

Vous avez bien voulu me communiquer le 11 Janvier, une note de M. le Directeur Général, signalant que, contrairement à ce que mon Service avait soutenu, la Cour Supérieure d'Arbitrage aurait décidé que l'adhésion d'un syndicat à une Convention collective ne lui donnait pas tous les droits d'un signataire de cette Convention.

J'ai recherché les sentences rendues en cette matière, soit par les surarbitres, soit par la Cour Supérieure d'Arbitrage. Je n'en ai trouvé que deux :

1<sup>o</sup>- une décision surarbitrale du 28 Juin 1938, de M. CODERON, dans un différend entre la Chambre Syndicale des Fabricants de papier gommé et le Syndicat général du papier carton de la Région parisienne,

2<sup>o</sup>- une décision de la Cour Supérieure du 24 Octobre 1938 dans une affaire C<sup>ie</sup> des Docks et Entrepôts de Marseille.



Or ces décisions concluent exactement dans le sens des avis que j'ai précédemment donnés sur la portée de l'adhésion.

Dans ma note générale du 30 Avril 1937 j'ai en effet précisé :

"L'adhésion entraîne acceptation globale, sans restrictions ni réserves, de toutes les stipulations du contrat et si des clauses ne prévoient, pour certaines mesures, qu'une intervention des parties qui ont passé le contrat, les adhérents sont réputés avoir fait leurs ces clauses et sont, par suite, représentés par les personnes ou organisations désignées conformément au texte. L'adhésion comporte donc l'acceptation dans ce cas d'un véritable mandat donné aux personnes ou groupements désignés dans la convention, sans qu'il soit possible à l'adhérent de refuser son agrément à ce mandat. L'adhésion est une acceptation sans modification ni réserves du contrat tel qu'il a été arrêté entre parties signataires. Il ne peut pas y avoir d'adhésion partielle.

"Ainsi, lorsque, dans une convention collective passée avec un organisme syndical, il est prévu que les instructions ou ordres de service lui seront communiqués par chaque Réseau, que les résultats des élections des délégués seront portés à sa connaissance, que des agents pourront être détachés sur sa demande pour l'exercice de fonctions syndicales, etc ..., tout adhérent au contrat -



"du fait même de son adhésion - accepte que la communication des instructions soit faite à l'organisme signataire seul, que celui-ci ait seul le droit de demander le détachement d'agents pour l'exercice de fonctions syndicales etc ... "

Le même avis avait été confirmé par mes notes du 16 Novembre 1937 à M. DOUDRICH et d'Avril 1938 à M. le Directeur Général (réclamation du Syndicat du Rail).

La Cour Supérieure d'Arbitrage dans son arrêt du 24 Octobre 1938 a entièrement adopté cette thèse. Elle a dit notamment "que si l'adhésion donnée à la Convention collective après la conclusion de la Convention et unilatéralement, par un syndicat du personnel dans les conditions de l'article 31 § livre I du Code du Travail, modifié par la loi du 24 Juin 1936, a eu pour effet de rendre applicables, aux membres de ce syndicat les dispositions de la Convention déterminant les droits et obligations des employeurs et des salariés, elle n'a pu, en l'absence de clauses expresses en ce sens dans la Convention, étendre audit syndicat les dispositions relatives aux droits et obligations des parties signataires elles-mêmes, à l'organisation de leur rapport et notamment au contrôle des élections des délégués ... qu'ainsi c'est par une exacte application de la loi que le surarbitre a réservé au syndicat du personnel signataire de la Convention le droit



d'assurer ce contrôle concurremment avec la Société (Patronale)."

Par "parties signataires" la Cour entendait désigner les syndicats qui avaient conclu la Convention collective et qui obtenaient nommément certains droits, notamment pour le contrôle des élections de délégués. Elle estimait donc, comme nous l'avons soutenu, que le syndicat adhérent à une convention collective, doit l'accepter telle qu'elle est stipulée et reconnaît par le fait même de son adhésion le droit accordé intuitu personae à un signataire expressément désigné.

Dans ce cas, avons-nous dit, l'adhésion comporte un véritable mandat donné à tel signataire déterminé auquel la Convention collective accorde par exemple certains droits de représentation ou de contrôle.

La sentence surarbitrale du 28 Juin 1936 n'est pas en contradiction avec la décision de la Cour Supérieure. Dans l'espèce qui lui était soumise, la Convention collective stipulait : "la Commission mixte chargée de régler les différents survenant entre les parties dans le cas de réclamations collectives, est composée des signataires de la Convention". Aucun signataire n'était donc nommément désigné. Le surarbitre en a conclu justement que les adhérents, étant des signataires au même titre que ceux qui ont conclu la convention collective, devaient



figurer dans la commission mixte.

Ainsi que je l'exposais dans ma note du 30 Avril 1937, l'adhésion d'un groupement à un contrat collectif le rend de plein droit partie à la convention au même titre que les contractants originaires. Il en devient donc lui-même signataire et participe à tous droits accordés par la convention aux signataires en général, lorsque celle-ci ne réserve pas expressément ces droits à certains d'entre eux.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

*Signé : Aurenga*



AG<sup>B</sup>

## N O T E

pour Monsieur le Directeur Général

Monsieur le Directeur Général a bien voulu me communiquer comme suite à ma note ci-jointe du 18 janvier une coupure du journal "Le Populaire" rendant compte d'une décision de la Cour Supérieure d'Arbitrage dans une instance Syndicat Général du papier carton c/ Chambre syndicale des fabricants de papier gommé, au sujet de la portée de l'adhésion à une Convention collective.

Cette décision parue dans une annexe du Journal Officiel du 6 janvier 1939 sous le N° 410 a été rendue le 26 octobre 1938 et elle est en tout point conforme à celle du 24 octobre 1938 (C<sup>ie</sup> des Docks et entrepôts de Marseille) citée dans ma note.

En l'espèce il s'agissait d'une convention



collective qui prévoyait dans son article 27 au cas de désaccord des parties, la constitution d'une Commission mixte composée "des signataires du présent contrat ou de leurs remplaçants dûment mandatés", ce que n'indiquait pas la sentence surarbitrale qui paraissait reconnaître un caractère très général à cette disposition comme si elle se fût appliquée à tous les signataires et non aux signataires primitifs seulement.

Reprenant exactement la même formule que dans l'arrêt du 24 octobre, la Cour a estimé qu'on ne pouvait étendre à un syndicat adhérent les dispositions relatives aux droits et obligations des parties signataires elles-mêmes. Et il est bien précisé qu'il s'agit de droits et obligations réservés par la Convention aux signataires primitifs ou à leurs remplaçants mandatés.

Comme dans l'arrêt du 24 octobre, il s'agit donc d'un droit que la Cour estime strictement réservé par la Convention à certaines personnes déterminées: les signataires primitifs et que ne peuvent revendiquer les syndicats adhérents. Dans ce cas en effet, ceux-ci, en adhérant à la convention, acceptent par le fait même que seuls les syndicats primitifs jouissent de ce droit qui est nommément réservé à ces derniers.

LE CHEF DU CONTENTIEUX



# *Cour Supérieure d'Arbitrage*

*24 octobre 1938*

*(C<sup>o</sup> des Dock. et Entrepôts de Marseille)*

Considérant que la question soumise à notre appréciation est celle de savoir quelle interprétation il convient de donner au terme "signataires" figurant à l'article 27 de la convention collective du 10 Novembre 1936, qui spécifie que "la commission mixte chargée de régler les différends survenant entre les parties dans le cas de réclamations collectives est composée des "signataires" de ladite convention";

Considérant que les conventions collectives n'échappent pas aux règles qui régissent les contrats de droit commun et doivent, comme ceux-ci, s'interpréter de bonne foi;

Considérant que, pour soutenir que la commission mixte est "composée des personnalités désignées en tête de la convention collective ou de leurs remplaçants régulièrement mandatés, à l'exclusion de toute autre personne", le Syndicat général du papier-carton est obligé d'ajouter au texte de l'article 27, qui n'a pas stipulé d'exclusive contre les groupements ayant adhéré à la convention collective postérieure au 10 Novembre 1936;

Considérant que, par application de l'article 31 J et K du livre II du Code du travail, l'adhésion d'un Syndicat à une convention déjà existante a pour effet, en faisant entrer ce syndicat dans les liens de ladite convention, de lui imposer les mêmes obligations qu'aux premiers contractants, mais aussi de lui assurer les mêmes avantages;

Que, parmi ceux-ci, figure, au premier chef, la faculté prévue à l'article 20, pour le syndicat ouvrier de discuter, avec la partie patronale, de l'ajustement périodique des salaires;

Que refuser ce droit au syndicat, nouvel adhérent, conduirait à admettre contre toute logique et toute équité que, dans un même contrat, il peut exister deux espèces de parties ayant des droits inégaux, bien que supportant des obligations identiques;

Qu'une telle solution irait à l'encontre des règles admises en matière contractuelle et du but poursuivi par le législateur, qui a voulu, en vue de faciliter les rapports entre patrons et ouvriers, que les conventions collectives soient ouvertes au plus grand nombre possible d'adhérents, en leur assurant une égalité de droits et de devoirs.

*(Jug. du Tribunal 22 Dec. 1938)*



*Sentence surarbitrale de M<sup>r</sup> Cadron,  
Conseiller à la Cour à Tunis - 28 Juin 1938*

En ce qui concerne le contrôle des opérations électorales effectuées en vue de désigner les délégués du personnel aux diverses commissions prévues par le statut;

Considérant qu'en vertu de l'article 11 de la convention collective, il est procédé à l'élection des délégués du personnel aux diverses commissions instituées par ladite convention "sous le contrôle de la Compagnie et du Syndicat"; que si l'adhésion donnée à la convention collective après la conclusion de ladite convention et unilatéralement, par un syndicat du personnel, dans les conditions de l'article 31 j, livre 1<sup>er</sup> C. trav. modifié par la loi du 24 Juin 1936, a eu pour effet de rendre applicables aux membres de ce syndicat les dispositions de la convention déterminant les droits et obligations des employeurs et des salariés, elle n'a pu, en l'absence de clauses expresses en ce sens dans la convention, étendre audit syndicat les dispositions relatives aux droits et obligations des parties signataires elles-mêmes, à l'organisation de leurs rapports, et, notamment, au contrôle des élections des délégués du personnel institué par l'article 11 précité; qu'ainsi, c'est par une exacte application de la loi que le surarbitre a réservé au syndicat du personnel, signataire de la convention, le droit d'assurer ce contrôle concurremment avec la Société.

Décide : La requête est rejetée.



B

ARRET de la COUR SUPERIEURE d'ARBITRAGE  
du 26 octobre 1938

---

SYNDICAT GENERAL DU PAPIER CARTON ET PARTIES  
SIMILAIRES

---

La Cour supérieure d'arbitrage,

Vu la requête et le mémoire présentés par le syndicat général du papier carton et parties similaires, ladite requête et ledit mémoire enregistrés au secrétariat de la cour supérieure d'arbitrage les 29 juin et le 4 juillet 1938 et tendant à ce qu'il plaise à la cour annuler une sentence en date du 24 juin 1938 par laquelle le surarbitre a statué sur le différend survenu entre le syndicat requérant et la chambre syndicale des fabricants de papier gommé ;

Ce faire, attendu que le surarbitre était saisi uniquement de l'interprétation en fait de l'article 27 de la convention collective du 10 novembre 1936 et qu'il a excédé ses pouvoirs en statuant d'une manière générale sur les droits respectifs des signataires primitifs d'une convention collective et des groupements qui y adhèrent ultérieurement de façon unilatérale, en application de l'article 31 j du Livre 1<sup>er</sup> du Code du travail ; que sa décision a pour effet d'introduire dans la commission mixte chargée de résoudre les différends collectifs des éléments insuffisamment indépendants ; qu'elle dénature l'intention des parties qui n'avaient prévu d'autres membres de la commission mixte que les signataires primitifs de la convention.

.....

Considérant qu'aux termes de l'article 27 de la convention collective du 10 novembre 1936, dans le cas où les parties intéressées ne parviendraient pas à se mettre d'accord, elles porteraient le différend devant une commission mixte composée des signataires du présent contrat ou de leurs remplaçants dûment mandatés ; que si l'adhésion donnée à la convention collective après la conclusion de ladite convention, et unilatéralement par un syndicat du personnel, dans les conditions de l'article 31 j du Livre 1<sup>er</sup> du travail a eu pour effet de rendre applicables aux membres de ce syndicat les dispositions de la convention déterminant les droits et obligations des employeurs et des salariés, elle n'a pu, en l'absence de clauses expresses en ce sens dans la convention, étendre audit syndicat les dispositions relatives aux droits et obligations



des parties signataires elles-mêmes, à l'organisation de leurs rapports et notamment à la solution des différends collectifs de travail survenant entre elles ; qu'ainsi, c'est par une inexacte application de la loi que le surarbitre a décidé que la commission mixte prévue à l'article 27 de la convention collective du 10 novembre 1936 devait être composée des membres des syndicats patronaux et des syndicats ouvriers, un de leurs représentants dûment mandaté, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les signataires de la convention et les adhérents postérieurs ; qu'il y a lieu dès lors d'annuler la sentence attaquée, sans qu'il soit besoin de renvoyer l'affaire devant un nouveau surarbitre, rien ne restant à juger.

Décide :

Annule.....

(J.O. Décisions de la Cour supérieure  
d'arbitrage, 1<sup>er</sup> octobre-30 octobre 1938  
page 25)

---







SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS.

Région du Sud-Est

Paris, le 7 Janvier 1939

Direction

N° 2.205 PS

*Ref: 89 A<sup>1</sup>  
39*

Monsieur le Chef du Service du Contentieux.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître votre sentiment en m'indiquant si la notification de cette adhésion au Conseil des Prud'hommes entraîne la reconnaissance d'adhésion par l'organisation patronale.

Paris, le 13 JAN 1939

Le Directeur du Service Central du Personnel,  
~~Pour le Directeur du Service Central du Personnel~~  
 Le Chef de la Division  
 de l'Administration du Personnel

Cx 14 JAN 39

Monsieur le Directeur du Service Central  
 du Personnel.

Organisations  
 syndicales.

Le 18 Décembre dernier, le Secrétaire du Syndicat professionnel français des Chemins de fer de la Région du Sud-Est, dont le siège est à Paris, 66, rue La Boétie, m'a rappelé une précédente demande tendant à obtenir tous les documents (ordres de service, ordres du jour, ordres généraux, etc...) au même titre que les autres organisations syndicales et à être tenu au courant des dates des élections générales ou partielles pour la désignation des délégués du personnel.

J'ai répondu que, conformément aux instructions en vigueur, les documents et les avis dont il s'agit n'étaient envoyés qu'aux organisations syndicales ayant adhéré à la Convention Collective.

Or, par lettre dont ci-joint copie, le même secrétaire précise que son syndicat a bien adhéré à la Convention Collective.

Je vous serais obligé de me faire connaître si le fait est exact, auquel cas nous aurions à donner satisfaction à la requête présentée.

P. Le Directeur de l'Exploitation  
 L'Ingénieur en Chef,

signé : MARTINET.



C.S.P.F.

C O P I E

Le 3 Janvier 1939.

Fédération Nationale  
des Chemins de fer  
français

Syndicat Professionnel  
français  
Région Sud-Est

N° 20 A

Monsieur le Directeur de la Région Sud-Est  
de la S.N.C.F.

20, Boulevard Diderot, à Paris.

J'ai l'honneur de faire suite à votre lettre 2097 PS du 27 Décembre 1938 et de vous faire connaître que notre syndicat a adhéré à la convention collective du personnel du cadre permanent (livre 1 et 2), que cette adhésion a été notifiée en date du 20 Juin 1938 au greffe des Prud'hommes de la Seine, conformément à l'article 31 J du Code du Travail.

Je pense qu'il ne reste rien qui s'oppose à la distribution, à notre secrétaire général, des documents que je vous ai réclamés par ma lettre du 18 Décembre 1938.

Il serait, à mon avis, illogique qu'un syndicat qui a fait ses preuves de loyalisme le 30 Novembre dernier et qui veut collaborer dans l'ordre, soit moins bien considéré que celui qui cherche à semer le trouble dans notre profession.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma parfaite considération.

Signature.



18 janvier

9

A.G.<sup>B</sup>

Monsieur le Directeur  
du Service Central du Personnel.

(Division de l'Administration du Personnel J<sup>9</sup>  $\frac{A1}{39}$ )

Par note du 13 janvier vous avez bien voulu me demander si la notification au Conseil des Prud'hommes de l'adhésion d'un syndicat ouvrier à une convention collective entraîne la reconnaissance de l'adhésion par l'Organisation patronale.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'avant la loi du 24 juin 1936, l'art. 31 j du Livre I du Code du Travail exigeait pour que l'adhésion fut valable, le consentement des parties contractantes et sa notification au Secrétariat du Conseil des Prud'hommes.

Mais la loi du 24 juin 1936 a modifié cet article. Désormais, le consentement des parties n'est plus requis et pour être valable l'adhésion doit seulement être



notifiée et déposée au Secrétariat du Conseil des Prud'hommes.

A dater de cette notification et de ce dépôt, l'adhésion produit tous ses effets, notamment à l'égard de l'Organisation patronale.

Si donc, en l'espèce, le Syndicat professionnel français des Chemins de fer de la Région du SUD-EST a bien notifié et déposé son adhésion au Secrétariat du Conseil des Prud'hommes, la requête qu'il a présentée doit être accueillie.

LE CHEF DU CONTENTIEUX,

*Signé : Aurenge*



A9 B

M. Bouzinas

GP

M<sup>le</sup> R

Tous a soir

16/11

le

Monsieur le Directeur

du service central de Tenoriel.

( Division de C-Administration ou  
personnel. } 79 A' )  
39

Ten note de Dye 13 Janvier 1936  
avec l'aimable vue me demandant si la notification  
au Comité de l'admission de C-Administration  
d'une syndicat à une Commission collusive  
entraîne la reconnaissance de C-Administration  
par C-Organisation nationale.

J'ai l'honneur de vous faire connaître  
que selon la loi du 24 Avril 1936, C-Administration  
ou l'un de ses Comités doit être avisé  
pour que C-Administration soit valable avec la  
Commission ou l'un de ses Comités et la  
notification au Comité de l'admission de C-Administration.

10/11



Mais la loi du 24 juin 1936 a modifié cet  
article. Désormais le consentement des parties  
n'est plus requis, et pour être valable l'adhésion  
doit <sup>expressément</sup> être notifiée au ~~comité~~ au ~~comité~~ ou  
Comité ou Trust homme.

A date de cette notification elle opère  
l'adhésion produisant tous ses effets, notamment  
à l'égard de l'organisation ~~partielle~~

<sup>du</sup> Si <sup>de</sup> l'opinion, le ~~Syndicat~~ Syndicat professionnel  
français de ~~domaines~~ de la ou la Région du Sud-Est  
a bien notifié et depuis son adhésion au ~~comité~~ au ~~comité~~  
ou Comité ou Trust homme. La suite qui  
a précédé ont ~~été~~ été acceptées.