

## CHAPITRE XVIII

### DES CHEMINS DE FER

Articles 41 à 47 de la Constitution. — Réquisitions pour l'armée. — Office impérial. — Régime général. — Service de la poste. — Du transport. — Des accidents. — Société d'assurance des compagnies. — Associations des chemins de fer allemands. — Observations. — Analyse du règlement d'exploitation.

Art. 41 de la Constitution. — Les chemins de fer considérés comme nécessaires dans l'intérêt de la défense de l'Allemagne ou du commerce général peuvent, en vertu d'une loi de l'Empire et nonobstant l'opposition des États de la Confédération dont ils traversent le territoire, mais sans préjudice des droits de souveraineté territoriale, être établis pour le compte de l'Empire ou concédés à des entrepreneurs particuliers, avec faculté d'expropriation pour l'établissement de ces chemins.

Tout chemin de fer actuellement existant est tenu de laisser les chemins de fer à établir postérieurement se raccorder à lui à leurs frais. Les dispositions législatives, qui reconnaissent aux entreprises de chemins de fer actuellement existantes le droit de s'opposer à l'établissement de lignes parallèles ou concurrentes, sont, sans préjudice des droits acquis, abrogées pour l'ensemble de l'Empire. Un pareil droit ne pourra plus être accordé dans les concessions qui auront lieu à l'avenir.

Art. 42. — Les gouvernements des États de la Confédération sont tenus d'administrer, comme formant un réseau unique, les chemins de fer allemands établis dans l'intérêt du commerce général, et de faire en sorte que les chemins de fer à créer dans le même but soient établis et outillés d'après des règles uniformes.

Art. 43. — En conséquence, il sera, dans le plus bref délai, édicté des règles de service communes, spécialement des règlements de police identiques.

La Confédération veille à ce que les administrations des chemins de fer tiennent constamment ces chemins dans un état propre à garantir la sécurité nécessaire, et les pourvoient d'un matériel en rapport avec les besoins du commerce.

Art. 44. — Les administrations de chemins de fer sont tenues d'instituer, avec la vitesse voulue, les trains de voyageurs et de marchandises nécessaires, et d'établir des transports directs de voyageurs et de marchandises, en organisant un passage des moyens de transport d'une ligne sur l'autre moyennant la bonification d'usage.

Art. 45. — Le contrôle des tarifs appartient à l'Empire, qui assurera spécialement :

L'adoption, dans un bref délai, de règlements de service communs à tous les chemins de fer allemands.

L'uniformité et l'abaissement, dans la limite du possible, des tarifs ; spécialement, un tarif modéré et conforme aux besoins de l'agriculture et de l'industrie pour le transport à de grandes distances du charbon, du coke, du bois, du minerai, des pierres, du sel, du fer brut, des engrais et autres objets analogues, de manière à arriver aussitôt que possible au tarif d'un pfennig (0 fr. 0125) par quintal.

Art. 46. — En cas de besoins urgents, spécialement de renchérissement des denrées de première nécessité, les chemins de fer sont tenus d'appliquer un tarif spécial et temporaire à prix réduit, fixé par l'Empereur sur la proposition de la commission compétente du Bundesrath, pour le transport des blés, farines, légumes à cosses et pommes de terre. Ce tarif spécial ne peut cependant descendre au-dessous du taux le plus bas appliqué sur chaque chemin de fer aux matières brutes.

La disposition qui précède, aussi bien que celles des articles 42 à 45, ne s'appliquent pas à la Bavière.

Toutefois, l'Empire est investi vis-à-vis de la Bavière du droit d'établir, sous forme de lois, des règles uniformes pour la construction et le fonctionnement des chemins de fer de nature à contribuer à la défense nationale.

Art. 47. — Les prescriptions des autorités de l'Empire, concernant l'usage des chemins de fer pour la défense de l'Allemagne, doivent être exécutées sans observation par les administrations dont ces chemins de fer dépendent. En particulier, les troupes et le matériel de guerre de tout genre seront transportés à un taux modéré et uniforme.

#### Réquisitions pour l'armée.

Par application des principes proclamés par la Constitution, la loi d'Empire du 13 juin 1873, sur les réquisitions en temps de guerre, a réglé tout ce qui a trait au transport du personnel et du matériel de guerre ; les chemins de fer sont tenus d'entretenir, sans aucune indem-

nité, le matériel roulant et autre, ainsi que le personnel, nécessaires pour faire fonctionner l'exploitation en temps de guerre, et satisfaire à toutes les demandes qui pourraient leur être adressées. Ils reçoivent des indemnités suivant un tarif fixé par le Bundesrath, et celles qui ne sont payées qu'après liquidation complète portent intérêt à 4 p. 100. Sur le théâtre de la guerre même, les administrations de chemins de fer seront, d'après les ordres de l'autorité militaire, tenues à prolonger les lignes, à en installer ou à les détruire. En cas de contravention aux ordres donnés, l'autorité militaire a le droit d'en assurer l'exécution aux frais des administrations.

Le Bundesrath a presque atteint l'unification dans le service des chemins de fer allemands, en adoptant le règlement d'exploitation du 11 mai 1874, le règlement de la police des voies ferrées du 4 janvier 1875, le règlement des voies pour les lignes d'importance secondaire du 12 juin 1878 et le règlement des signaux du 4 janvier 1875. Enfin, depuis 1878 l'Empire a proclamé un tarif uniforme, aussi bien pour les lignes privées que pour celles de l'État, tarif qui n'est pas encore bien assis et reste sujet à de fréquents changements.

#### Office impérial.

Par la loi d'Empire du 27 juin 1873 il a été institué un contrôle central, sous le nom d'office des chemins de fer de l'Empire, ayant son siège à Berlin et étendant son action aussi bien sur les lignes privées que sur celles des États particuliers. Cette administration se compose de 1 président, de 7 conseillers rapporteurs, de 21 employés; elle figure au budget de l'Empire en recettes pour 11,578 fr., provenant de la vente des publications et des cartes, de versements pour les veuves et les orphelins; en dépenses à la somme de 387,956 fr. Les appointements du président sont de 18,750 fr.; ceux des conseillers de 9,375 fr. à 12,375 fr., les employés de bureau les moins payés touchent 2,250 fr. Le président et les conseillers sont nommés par l'Empereur, les autres fonctionnaires par le chancelier.

L'office des chemins de fer de l'Empire agit sous la responsabilité et

d'après les instructions du chancelier. Il est chargé, dans les limites de la compétence reconnue à l'Empire par la Constitution, d'exercer sur les chemins de fer le droit de surveillance qui appartient à l'Empire, de veiller à ce que les lois et règlements impériaux soient exécutés, de poursuivre la réforme des vic esd'organisation et des abus, de préparer et de rédiger des règlements et des tarifs. L'office reçoit périodiquement des extraits des registres de réclamations tenus dans les gares; il est autorisé à exiger des administrations de chemins de fer tout renseignement sur leur organisation et leurs règlements intérieurs, ou à s'en instruire par voie d'enquête directe, et à prendre dans ce but toutes les mesures nécessaires. A l'égard des lignes privées, l'office impérial a, pour faire exécuter ses décisions, les mêmes pouvoirs que ceux qui appartiennent aux autorités de surveillance des États particuliers où ces lignes sont situées. S'il est besoin d'avoir recours aux mesures coercitives, ces dernières autorités sont tenues d'obtempérer aux réquisitions qui leur sont adressées à cet effet. Quant aux administrations de chemins de fer des lignes appartenant à des États de la Confédération, on emploiera, en cas de nécessité, la voie constitutionnelle pour les contraindre à l'exécution des obligations qui leur incombent. Enfin à l'égard des chemins de fer de l'Empire, l'exécution des décisions prises est assurée par les soins du chancelier. Les réclamations qui pourraient s'élever contre une mesure ordonnée par l'office impérial, sous le prétexte que cette mesure n'est pas conforme aux lois et règlements en vigueur, seront jugées en assemblée générale par le président et les conseillers, auxquels on adjoindra des fonctionnaires de l'ordre judiciaire; cette assemblée générale agit dans ce cas d'une façon indépendante et sous sa propre responsabilité. L'office publie annuellement un exposé des voies ferrées de l'Empire.

L'Empire ne possède en propre que les chemins de fer d'Alsace-Lorraine, et il est chargé en outre de l'administration des chemins de fer luxembourgeois, par suite d'un traité qui ne prendra fin qu'en 1912. Le siège de la direction générale est à Berlin et celui de la direction de l'exploitation à Strasbourg. L'administration des chemins de fer figure au budget en recettes pour 58,054,625 fr., en dépenses ordinaires pour

21,310,376 fr., en dépenses extraordinaires pour 4,750,000 fr. Comme cette administration n'est chargée que des voies de l'Alsace-Lorraine, nous nous réservons d'étudier son organisation en même temps que celle du pays d'Empire.

#### Régime général.

Les chemins de fer de l'Allemagne se classent en trois catégories : chemins de fer de l'État qu'on trouve en Prusse, Saxe, Wurtemberg, Bade, Hesse, Oldenbourg, Bavière ; chemins de fer concédés, exploités par l'État ; chemins de fer concédés, exploités par des compagnies.

La largeur de la voie est uniformément de 1<sup>m</sup>,435 entre les rails ; il y a quelques lignes avec trois voies ; on compte 38,814 kilomètres de voies ferrées, sur lesquels 27,644 font partie du réseau d'État, 10,381 kilomètres sont à double voie, le réseau des lignes de manœuvres, de débarquement, des gares, etc., est de 14,201 kilomètres. On estime que les frais de construction se sont montés à 11 milliards 750 millions, avec un prix moyen de revient par kilomètre de 337,500 fr.

L'Allemagne possède 11,330 locomotives, 20,843 wagons à voyageurs qui donnent 890,931 places assises, 223,177 wagons à marchandises. La Prusse possède plus de 18,000 kilomètres comme réseau d'État, et elle exploite un réseau concédé de 3,750 kilomètres.

D'après le recensement des professions, fait le 5 juin 1882 pour tout l'Empire, on compte comme employés à l'exploitation des chemins de fer 171,763 personnes, dont 1,318 femmes. Ce personnel se décompose ainsi : directeurs, inspecteurs, fonctionnaires attachés à l'administration, chefs de gare, 4,919, soit 2.8 p. 100 du chiffre total ; personnel chargé de l'administration, de la surveillance et du service des bureaux, 33,671, soit 19.6 p. 100 ; conducteurs, employés de la traction et dans les gares, ouvriers et subalternes, 133,173, soit 77.6 p. 100.

Les compagnies qui veulent établir un nouveau chemin de fer, doivent s'adresser à l'État particulier du territoire ; c'est à cet État qu'il appartient d'accorder la concession, mais seulement après avoir obtenu l'assentiment de l'office impérial des chemins de fer, et s'il y avait di-

vergence entre les autorités de l'Empire et celles de l'État particulier, ce serait à ces dernières à céder. La durée des concessions est variable ; après leur expiration, la ligne appartient à l'État, qui rachète le matériel, etc... La concession donne aux compagnies le droit d'expropriation et d'occupation temporaire contre indemnité. Les compagnies s'administrent librement, en vertu de la loi du 11 juin 1870 sur les sociétés commerciales, mais elles sont sujettes à surveillance, ainsi aucune ligne ne peut être ouverte à la circulation avant d'avoir été examinée par les agents du Gouvernement.

Les administrations des chemins de fer allemands doivent tenir une statistique, qu'on peut appeler technique, en ce qui concerne leur exploitation et une autre concernant le commerce des marchandises exportées.

Une loi d'Empire, du 25 février 1876, impose aux administrations de chemins de fer l'obligation de désinfecter, après chaque voyage, les wagons ayant servi au transport des chevaux, mulets, ânes, animaux de l'espèce bovine, moutons, chèvres ou porcs, et édicte contre les infractions une amende maximum de 1,250 fr.

Les relations entre les chemins de fer et l'administration des postes ont été réglées par les lois d'Empire du 28 octobre 1871 et du 20 décembre 1875, applicables à toutes les lignes allemandes, sauf à celles de la Bavière et du Wurtemberg, qui ont conservé l'autonomie de leur service postal. Le service de l'exploitation des chemins de fer doit, autant que possible, être mis en harmonie avec les besoins du service postal, sans que toutefois l'administration des postes puisse exiger la création de trains spéciaux. En cas de différend entre la poste et les chemins de fer, l'affaire est présentée, en dernier ressort, devant le Bundesrath qui statue, les deux parties entendues. Toute administration des chemins de fer est tenue de transporter, gratuitement et par chaque train destiné aux transports réguliers à effectuer par le chemin de fer, un wagon fourni par l'administration des postes, si celle-ci en fait la demande. Ce transport gratuit comprend : les envois de la poste en lettres, journaux, argent, y compris l'or et l'argent monnayés, bijoux et objets précieux, le tout sans distinction de poids ; les autres envois

de la poste ne dépassant pas le poids de 10 kilogrammes par objet; les employés nécessaires pour accompagner les envois postaux et pour faire le service en route, retour compris; l'outillage dont les employés ont besoin pendant la route. Toutefois, quand il y a deux ou plusieurs wagons postaux attelés à un même train, il est perçu par les administrations de chemin de fer une indemnité calculée sur le nombre de wagons, le parcours et la vitesse du train; de même, pour les objets qui n'ont pas droit au transport gratuit, l'administration des postes a à payer une taxe de transport. Les envois postaux, ne faisant pas partie de paquets de lettres ou de journaux, peuvent être exclus, en tout ou en partie, des trains dont le temps est spécialement limité, et confiés à d'autres trains. Dans les trains où l'administration des postes ne fait pas circuler un wagon spécial, elle a le droit de remettre les lettres et les journaux aux employés des chemins de fer, ou de les faire accompagner par un de ses agents, le tout gratuitement. L'administration des postes rembourse à celle des chemins de fer les frais de construction des wagons postaux et de leur entretien; quant aux constructions nécessaires au service de la poste, dans les gares ou leurs environs, elles incombent aux administrations de chemins de fer, moyennant une indemnité annuelle de 7 p. 100 du capital représentant la valeur du terrain et de l'immeuble.

#### Du transport.

Le Code de commerce traite particulièrement, dans les articles 422 à 431, la question du transport par chemin de fer, et établit les principes suivants: un chemin de fer qui est ouvert au public pour le transport des marchandises, ne peut refuser d'entreprendre un transport qui lui est demandé sur son parcours, si les marchandises sont appropriées au transport, conformément au règlement d'exploitation; si l'expéditeur se soumet aux règlements généraux du chemin de fer concernant le prix du transport, la remise des marchandises et les autres conditions de transport que les chemins de fer sont libres de

fixer; si les moyens normaux du chemin de fer suffisent pour exécuter le transport.

Les chemins de fer ne sont pas tenus d'accepter les marchandises à transporter, avant que leur transport puisse avoir lieu.

En ce qui concerne l'époque du transport, aucune expédition ne doit être favorisée plus que les autres, à moins d'un motif résultant de l'installation du chemin de fer, des circonstances du transport, ou de l'intérêt public.

Toute infraction à ces prescriptions peut donner lieu à une demande en réparation du dommage qui est résulté de l'infraction.

L'article 423 en particulier stipule que les chemins de fer désignés ci-dessus n'ont pas le droit, à moins qu'ils n'y soient autorisés par la loi, d'exclure ou de restreindre d'avance à leur avantage par contrat (soit au moyen de règlements, soit en vertu d'arrangements spéciaux) l'application des dispositions contenues dans les articles 395, 396, 397, 406 et 408 du Code de commerce, touchant l'obligation du voiturier de réparer le dommage, soit en ce qui concerne les conditions, l'étendue ou la durée de la responsabilité, soit par rapport à la charge de la preuve. Les conventions contraires à cette disposition n'ont pas d'effet légal.

Les articles cités ci-dessus établissent que le voiturier répond du dommage causé par la perte ou l'avarie de la marchandise, entre le moment de la réception et celui de la livraison, à moins qu'il ne prouve que la perte ou l'avarie de la marchandise, entre le moment de la réception et celui de la livraison, a eu lieu par force majeure, par le vice propre de la marchandise ou par les vices d'emballage non reconnaissables extérieurement. Le voiturier ne répond des objets précieux, sommes et valeurs, que lorsque leur nature ou la valeur de la marchandise lui a été indiquée.

Lorsqu'une indemnité est à la charge du voiturier pour perte ou avarie de la marchandise, l'évaluation du dommage ne doit avoir pour base que la valeur commerciale courante de la marchandise. Le voiturier répond du dommage causé par le retard de la livraison au delà du délai convenu ou usuel, à moins qu'il ne prouve qu'il n'aurait pu

éviter ce retard en donnant au transport les soins d'un bon voiturier. Le voiturier répond de ses agents et des intermédiaires auxquels il remet la marchandise pour un transport total ou partiel.

La réception de la marchandise et le paiement du prix de transport éteignent toute action contre le voiturier, sauf en ce qui concerne les pertes et avaries qui n'étaient pas extérieurement reconnaissables au moment de la livraison. Les actions contre le commissionnaire de transport, à raison de perte totale, diminution, avarie ou livraison tardive de la marchandise, se prescrivent par un an, sauf le cas de fraude ou infidélité.

Il peut être stipulé, d'après convention avec l'expéditeur, que le chemin de fer ne répond pas du dommage résultant du transport, en wagons découverts, des marchandises remises sans emballage ou avec un emballage défectueux, du chargement ou du déchargement faits par l'expéditeur, du coulage extraordinaire, rupture, rouille, dégât intérieur des marchandises susceptibles de subir, d'après leur nature, ces pertes ou détériorations, du transport des animaux vivants, pour les marchandises voyageant sous escorte, du dommage résultant du danger que l'escorte avait pour but d'écartier.

Si l'une des clauses a été stipulée, il y a présomption, jusqu'à preuve contraire, que le dommage survenu est résulté du danger dont le chemin de fer n'est pas tenu de répondre. L'exemption de la garantie stipulée ne peut être invoquée s'il est prouvé que le dommage est imputable à la faute de l'administration du chemin de fer ou de son personnel.

Il peut être stipulé que, après la réception de la marchandise et le paiement du fret, il n'y a pas lieu à action pour la perte ou pour la détérioration de la chose lorsque le fait n'est pas appréciable au moment de la livraison et n'a été découvert que plus tard, si des réclamations à ce sujet ne sont pas adressées à l'administration du chemin de fer dans un délai déterminé après livraison. Le délai ne peut être moindre de quatre semaines.

En résumé, les articles 424 à 430 ont pour objet, par dérogation à la règle rigoureuse formulée par l'article 423, de permettre aux

administrations de chemins de fer certaines stipulations restreignant la portée, l'étendue ou la durée de leur responsabilité de voituriers.

Les administrations n'ont pas manqué de faire usage de la permission qui leur a été ainsi accordée. Elles ont arrêté entre elles un règlement général d'exploitation, qui a été approuvé par le Conseil fédéral le 11 mai 1874, et qui, entre autres dispositions, a pour but de déterminer les limites de la responsabilité des chemins de fer dans les cas où le Code de commerce a permis de restreindre cette responsabilité. Ce règlement complète ainsi les dispositions du Code de commerce. Il n'a pas force de loi, n'ayant pas été voté par le Parlement; mais toute expédition par chemin de fer n'est acceptée que si l'expéditeur se soumet au règlement d'exploitation, qui acquiert ainsi la force d'un contrat.

Le règlement d'exploitation, du 11 mai 1874, est applicable à tous les chemins de fer de l'Empire, il a été publié par la feuille centrale de l'Empire allemand. Chaque administration des chemins de fer est tenue d'en mettre, au prix coûtant, des exemplaires à la disposition du public. Les modifications au règlement sont publiées légalement par la feuille centrale de l'Empire allemand ou par les administrations de chemins de fer, dans un journal paraissant au siège de l'administration intervenante.

Les tribunaux ordinaires connaissent des litiges entre les administrations de chemins de fer et les particuliers, au sujet de l'application des règlements d'exploitation et des tarifs d'expédition et de transport.

#### Des accidents.

Le droit à indemnités, dues à raison de mort ou de blessures occasionnées par l'exploitation des chemins de fer, est réglé par la loi d'Empire du 7 juin 1871. Lorsque, dans une exploitation de chemin de fer, un homme est tué ou blessé, l'entrepreneur de l'exploitation est tenu de réparer le préjudice qui en résulte, s'il ne prouve pas que l'accident a été causé par force majeure ou par la propre faute de la personne tuée ou blessée. Les dommages-intérêts comprennent : en