

Faculté de droit de Paris. Du Dépôt, droit romain. Des Obligations et de la responsabilité des compagnies de chemins de [...]

Jacqmin, Paul. Faculté de droit de Paris. Du Dépôt, droit romain. Des Obligations et de la responsabilité des compagnies de chemins de fer en matière de transports, droit français. Thèse pour le doctorat... par Paul Jacqmin,.... 1880.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

*La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.

*La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

Cliquer [ici](#) pour accéder aux tarifs et à la licence

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

*des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

*des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter reutilisation@bnf.fr.

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

DU DÉPOT

DROIT ROMAIN

DES OBLIGATIONS ET DE LA RESPONSABILITÉ

DES

COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

EN MATIÈRE DE TRANSPORTS

DROIT FRANÇAIS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le 10 Mars à Onze heures

PAR

PAUL JACQUIN

Avocat au Bar d'Appel.

Licencié à la Faculté (1876) — 3^e Médaille de Droit français

PARIS

IMPRIMERIE N^o RENOU, MAULDE ET COCK

151, RUE DE RIVOLI, 151

1880



FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

DU DÉPOT

DROIT ROMAIN

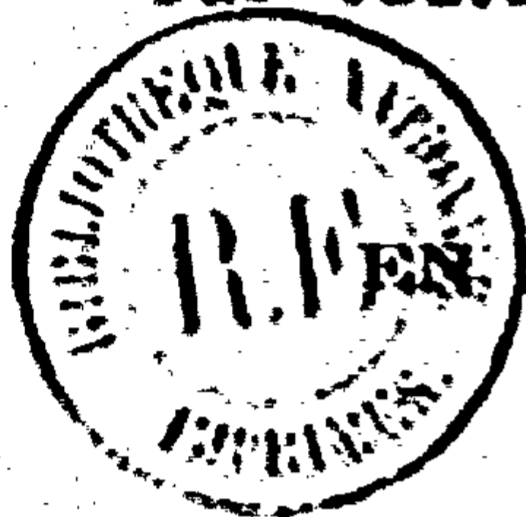
DES OBLIGATIONS ET DE LA RESPONSABILITÉ

DES

COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

MATIÈRE DE TRANSPORTS

DROIT FRANÇAIS



THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le 10 Mars à Onze heures

PAR

PAUL JACQMIN

Avocat à la Cour d'appel,

Lauréat de la Faculté (1876) — 2e Mention de Droit français.

1793

Président : M. RATAUD, professeur

SUFFRAGANTS	MM. MACHELARD.	} PROFESSEURS
	BEUDANT.	
	LÉVEILLÉ.	
	LYON-CAEN.	} AGRÉGÉS
MICHEL.		

PARIS

IMPRIMERIE V^o RENOU, MAULDE ET COCK

155, RUE DE RIVOLI, 155

1880

804
1393

①

MEIS



DU DÉPÔT

EX

DROIT ROMAIN

INTRODUCTION

Il est arrivé de tout temps que, par suite de diverses circonstances, le propriétaire d'une chose se soit vu obligé de se dessaisir momentanément de son bien, sans vouloir cependant en disposer. Le contrat de dépôt est depuis longtemps entré dans les nécessités de la vie sociale, et on peut même soutenir que moins la civilisation était avancée, moins la propriété était protégée, plus le contrat de dépôt devait être entouré de garanties, parce qu'il était plus nécessaire.

Les principes essentiels qui régissent cette matière n'ont pu se modifier avec le temps, et, dans la suite de ce travail, nous pourrons voir par de nombreux rapprochements que les règles du droit romain en matière de dépôt sont encore celles que notre Code civil a consacrées.

Nous trouverons au droit romain les règles du contrat de dépôt dans Gaius, commentaire II, paragraphe 60;

Les Institutes de Justinien ne consacrent que quelques mots à ce contrat, livre III, titre XIV, intitulé : « Quibus modis re contrahitur obligatio, » paragraphe 3.

— Au Digeste, Livre XVI, Titre III.

— Au Code, Livre IV, Titre XXXIV.

Notre Code civil traite du dépôt aux articles 1915 et suivants.

Le propriétaire de la chose s'en dessaisit, ou parce qu'il le veut bien, ou parce qu'il ne peut pas faire autrement. Ainsi, partant pour une expédition lointaine, je confie ce que je ne veux pas emporter avec moi à un ami en qui j'ai une confiance plus particulière : dans ce cas, le contrat de dépôt est volontairement conclu. Au contraire, ma maison devenant la proie des flammes ou étant menacé par l'inondation, je me vois forcé de confier peut-être au premier venu tout ce qui m'appartient : dans ce cas, le dépôt est forcé, c'est-à-dire que je n'ai pu choisir la personne du dépositaire.

Les règles du droit ne sont pas les mêmes dans l'un et l'autre cas ; aussi diviserons-nous cette étude en deux parties : dans la première, nous traiterons du *dépôt volontaire* ; dans la seconde, nous nous occuperons du *dépôt forcé* et du *séquestre*.

Notre première partie, la plus importante, sera elle-même divisée en quatre chapitres :

Premier chapitre. — Du contrat de dépôt.

Deuxième chapitre. — Des obligations du dépositaire.

TROISIÈME CHAPITRE. — Des obligations du déposant.

QUATRIÈME CHAPITRE. — Des modifications au contrat de dépôt qui peuvent résulter de la convention des parties.

Le droit romain donne au dépôt un caractère particulièrement respectable et presque religieux, et Cujas a pu dire avec raison : « Contractus depositi est sacer contractus. » Nous verrons en effet que les obligations du dépositaire sont sanctionnées par une action qui entraîne l'infamie contre celui qui s'est rendu coupable de la violation du dépôt. C'est par excellence un contrat *bonae fidei*, qui est fait dans l'intérêt exclusif d'une seule des parties.



PREMIÈRE PARTIE

DU DÉPÔT VOLONTAIRE

CHAPITRE I^{er}

DU CONTRAT DE DÉPÔT

Notions générales.

Notre Code civil (art. 1915) définit le dépôt en général : « Un acte par lequel on reçoit la chose d'autrui, à la charge de la garder et de la restituer en nature. » Nous aimerions mieux définir ce contrat d'une autre manière, par exemple : Le dépôt est un contrat par lequel on confie gratuitement à la bonne foi d'une personne un objet qu'elle devra garder, et rendre en nature à la première réquisition.

« Depositum est contractus quo res gratis custodienda alicui traditur, ut eadem ipsa res, cum reposcetur, bona fide reddatur. »

Le but de la tradition de la chose n'est pas d'opérer une transmission de propriété, comme il arrive dans le *mutuum*.

Cependant, dans le très-ancien droit romain, et encore du temps de Gaius, on réalisait le contrat de dépôt par une aliénation au profit du dépositaire, qui devenait propriétaire de la

chose à lui confiée; mais on ajoutait à cette aliénation un contrat de *fiducie*, par lequel le dépositaire s'engageait vis-à-vis du déposant à lui rétrocéder la propriété de cette même chose dès qu'il lui en ferait la demande (Gaius, C. II, § 60): « *Cum fiducia contrahitur cum amico quod tutius nostræ res apud eum essent.* » On a fini par admettre que le déposant pouvait rester propriétaire et même possesseur, en sorte qu'il n'y eût plus que la détention de la chose qui, des mains du déposant, passât à celles du dépositaire.

Dans le *commodat*, la tradition de la chose a pour objet de mettre cette dernière à la disposition du commodataire pour qu'il puisse en jouir; dans le gage, elle a pour objet de donner une sûreté au créancier; par conséquent, dans le *mutuum*, le *commodat* et le gage, c'est-à-dire dans trois des contrats qui se forment *re*, la tradition de la chose profite à celui à qui elle est faite. Au contraire, dans le dépôt, elle est faite « *ad custodiendum* »; ce contrat profite au déposant seul, qui n'a plus à veiller lui-même à la garde de son bien.

Cette tradition est faite gratis, c'est-à-dire que le dépositaire ne doit pas stipuler une rémunération pour le service qu'il rend. On peut modifier l'application de ce principe; mais on doit poser en règle que si la garde de la chose n'est pas faite gratuitement, on est en présence non plus d'un contrat de dépôt, mais d'un contrat de louage, et nous verrons bientôt combien il importe de faire cette différence.

Le dépositaire doit rendre identiquement la même chose; il en est de même en matière de *commodat* et de gage. Si le dépositaire était libéré de son obligation en rendant une chose de la même nature que celle qui lui avait été confiée, il y aurait double aliénation et double transmission de propriété; or, nous savons déjà qu'il est essentiel au contrat de dépôt que la propriété de la chose soit maintenue sur la même tête.

L'objet déposé doit être rendu par le dépositaire dès qu'il lui est redemandé par le déposant; cela veut dire qu'il ne peut y avoir stipulation de terme au profit du dépositaire. Il en est tout autrement dans les autres obligations qui naissent *re*.

Dans ces contrats, la tradition de la chose étant utile à celui à qui elle est faite, on comprend que ce dernier puisse stipuler la durée pendant laquelle il pourra jouir de cet avantage. Au contraire, le dépositaire ne doit tirer aucun profit de la garde de la chose; il ne peut donc se plaindre qu'elle lui soit retirée plus tôt qu'il ne s'y était attendu.

Un terme peut être stipulé en faveur du déposant. (Loi 1, Dig. Liv. XVI, Tit. III, § 45.)

• Si deposuero apud te, ut post mortem tuam reddas, et tecum et cum hærede tuo possum depositi agere, possum enim mutare voluntatem et ante mortem tuam depositum repetere. »

Dans un contrat de dépôt fait avec cette condition, le dépositaire qui s'est engagé à garder la chose jusqu'à sa mort ne pourrait demander au déposant de la reprendre; mais, au contraire, celui-ci pourrait renoncer à une partie des avantages que lui assure le contrat, et ne pas attendre l'arrivée du terme pour redemander sa chose.

Nous avons eu soin d'indiquer que le contrat de dépôt n'aboutissant qu'à un simple changement dans la détention de l'objet, le déposant reste possesseur de la chose déposée; il possède *animo proprio*, mais *corpore alieno*, par la personne du dépositaire qui est *in possessione, sed non possidet*.

Les conséquences qui résultent de ce principe sont nombreuses; on doit d'abord décider qu'on ne peut avoir en dépôt sa propre chose, une chose dont on est propriétaire. Cette règle s'applique également en matière de commodat. « Qui rem suam deponi apud se patitur, vel utendam rogat, nec depositi nec commodati actione tenetur. » (Loi 1^{re}, Dig. Liv. XIV, Tit. III.)

De sorte que, si la propriété de la chose qui appartenait au déposant lors de la formation du contrat vient, pour une cause quelconque, à passer sur la tête du dépositaire, le dépôt prend fin immédiatement. Si nous supposons que le déposant eût sur la chose un simple droit d'usufruit, pour obtenir contre le prétendu dépositaire, en réalité le nu-propriétaire, la remise de l'objet, ce déposant devrait agir non par l'action *Depositum*, mais par l'action née du contrat qui a constitué son droit d'usufruit.

S'il est indispensable, pour que le dépôt existe, que le dépositaire ne soit pas le propriétaire de la chose déposée, au contraire, il n'est point nécessaire que cette propriété appartienne au déposant.

D'après Ulpien, Loi 1, au Dig. *hoc Tit.*, le dépôt est essentiellement un contrat de bonne foi. « Depositum est, quod custodiendum alicui datum est, dictum ex eo quod ponitur : prepositio enim *de* auget depositum, ut ostendat totum fidei ejus commissum, quod ad custodiam rei pertinet. » C'est un contrat *juris gentium*, et l'action *Depositum* peut être exercée par un *peregrinus*, c'est-à-dire par un homme qui n'a pas la propriété quiritaire. (Loi 1, § 23, *hoc Tit.*) « Hanc actionem bonæ fidei esse dubitari non oportet ; » § 19 : « Hæc actio bonorum possessoribus competit. »

Quelqu'un qui n'est pas propriétaire peut donc valablement faire un dépôt. Nous verrons bientôt ce qu'il faut décider quand l'objet déposé est une *res furtiva*, le dépôt étant fait par le voleur, et ce que doit faire le dépositaire, lorsqu'à la fois le déposant avec qui il a traité et une tierce personne qui justifie de la propriété de la chose, réclament en même temps l'objet déposé. Mais auparavant il nous faut rechercher quels objets peuvent être déposés.

1° — Des Objets qui peuvent être déposés.

Deux opinions sont en présence : dans l'une, les choses mobilières peuvent seules faire l'objet d'un dépôt ; dans l'autre, le dépôt peut aussi avoir pour objet un immeuble. Dans notre droit, l'article 1918 tranche cette controverse, en décidant que le dépôt ne peut avoir pour objet que des choses mobilières.

Pour soutenir qu'un immeuble peut être déposé, on peut d'abord faire remarquer que le sens du mot *res* n'est pas restreint aux choses mobilières, mais qu'il s'applique à tout ce qui fait ou ne fait pas partie du patrimoine, par conséquent aux immeubles : « Rei appellatio latior est quàm pecuniæ, quæ etiam ea quæ extra computationem patrimonii nostri sunt continet,

eum pecuniæ significatio ad ea referatur, quæ in patrimonio sunt. » (Loi 5, Dig. *De verb. significat.*)

D'après la Loi 1, § 1, Dig. *Depositum vel contra*, les immeubles peuvent faire l'objet du commodat; or, c'est la même tradition qui crée ces deux contrats, par conséquent on peut admettre que le dépôt s'applique aux immeubles. Enfin, un immeuble peut être livré et donné en garde, car nous voyons dans la Loi 72, Dig. *De verb. oblig.*, l'hypothèse de la tradition d'une *insula*.

Malgré ces textes, nous pensons que la doctrine actuelle de notre Code est la seule qu'on puisse admettre en matière de dépôt, et qu'en droit romain les choses mobilières seules, « res quæ moveri possunt, » ont pu faire l'objet d'un dépôt. Lorsqu'il s'agit de la garde et de la conservation d'un immeuble, il y a de la part de celui qui s'oblige une *locatio operarum* ou un mandat.

L'étymologie même du mot dépôt confirme notre manière de voir : « *Depositum est ex eo quod ponitur,* » c'est-à-dire la chose dont on confie la garde est mise entre les mains de celui à qui on la confie. On ne peut dire d'un immeuble qu'il a été « *positum in manus alicujus.* »

Pothier fait en outre remarquer que le but et la fin du dépôt c'est la garde de la chose, afin que le déposant la retrouve, quand il sera de retour ou en aura besoin. Il n'est pas de la nature d'un immeuble que celui à qui il appartient puisse jamais avoir besoin de le donner en garde à un tiers pour le retrouver.

Je confie les clefs de ma maison à un voisin, en le priant de la visiter de temps en temps; il y a dépôt pour les clefs, et de plus une convention de mandat. Dans notre ancienne jurisprudence, la majorité des auteurs suivait cette doctrine, et Voët, pour soutenir que le contrat de dépôt s'applique aux immeubles, ne peut citer que des textes de droit romain qui se rapportent manifestement au séquestre. (Voët, *Depositum*, n° 3.)

Nous devons donc tenir pour admis que les choses mobilières seules peuvent être déposées.

Non-seulement l'objet déposé doit être un objet mobilier, mais

encore ce doit être un corps certain et déterminé, par exemple une statue, un vase précieux. On ne dépose pas, dans le sens juridique et précis du mot dépôt, une somme d'argent, une quantité de blé ou autres choses fongibles; on dépose un certain nombre de pièces de monnaie qui devront être rendues individuellement, ou bien encore une bourse fermée, qui reste dans cet état dans la caisse du dépositaire pour être remise ensuite au déposant. On dépose des sacs de blé qui devront être rendus dans l'état où ils ont été reçus par le dépositaire.

Nous verrons, toutefois, que le dépôt d'objets de cette nature peut être fait avec cette clause que le dépositaire ne sera tenu que de rendre une même quantité d'objets semblables. C'est ce qu'on appelle le *dépôt irrégulier*.

Maintenant nous ne nous occupons que du dépôt proprement dit, et alors il faut, évidemment, que les mêmes espèces soient rendues au déposant, autrement il y aurait transmission de la propriété des écus. Il résulte de cette règle que si les pièces d'argent déposées viennent à perdre tout ou partie de leur valeur, et ne représentent plus, au moment de la restitution, la valeur qu'elles avaient lorsque le contrat a été fait, le dépositaire n'en est pas moins libéré par la remise de ces écus; il était débiteur non d'une somme d'argent, mais d'un corps certain.

L'objet déposé peut être un coffre fermé, rempli d'objets de différente nature, et le déposant conserve la clef du coffre. L'objet du dépôt est-il la caisse elle-même, ou les objets qui sont contenus dans cette caisse? autrement dit, le déposant pourra-t-il, par l'action du dépôt, répéter le contenu de la caisse? D'après l'avis de Trebatius, l'action du dépôt ne peut s'appliquer qu'à la reprise de la caisse elle-même. « *Cistam repetendam non singularum rerum depositi agendum.* »

Au contraire, selon Labéon, celui qui dépose une caisse remplie doit être considéré comme faisant par là même le dépôt de tous les objets contenus dans la caisse, et le dépositaire ne peut se plaindre d'avoir ignoré quel était le contenu de cette caisse, car il n'avait pas à l'ouvrir. Ulpien se range à ce dernier système. (Loi 1, § 41, *hoc Tit.*)

Lorsque la caisse est rendue fermée, ou bien s'il est démontré que par sa mauvaise fermeture elle a pu s'ouvrir d'elle-même et sans un fait volontaire de l'homme, le dépositaire ne peut être poursuivi au sujet du contenu que si le déposant prouve que la caisse a été ouverte par dol, et qu'on a dérobé une partie des objets qu'il justifiera s'être trouvés dans cette caisse au moment où elle a été remise au dépositaire.

La caisse étant bien fermée et soigneusement cachetée, de manière à ne pouvoir être ouverte avec facilité, si le dépositaire ne peut la représenter qu'ouverte, il est exposé à être condamné « *tanti quanti actor in litem juraverit suâ interesse cistam non fuisse apertam.* » Cependant, comme dans toute action de bonne foi, le juge pourra apprécier la prétention du demandeur et diminuer la condamnation.

Lorsqu'on ne peut établir quelle quantité d'objets était contenue dans la caisse, on doit s'en rapporter au serment du déposant. (Loi 1, § 40.) « *Salvo eo, ut si de quantitate ponderis incertum, juranti succurratur.* »

Perezus, dans son Commentaire du Code de Justinien, au titre du *Dépôt*, § 7, cite une décision de Menochius assez remarquable au point de vue de l'étendue de la responsabilité de l'aubergiste considéré comme dépositaire. Après avoir posé le principe que relativement au contenu de la caisse on doit s'en rapporter au serment du demandeur, il donne à cette règle ce puissant correctif : « *Nisi aliud facti et personæ qualitas suaserit, ut quia depositarius vel hospes, cui tradita fuit cista, sit vir probus et inculpatae famæ, si deponens cistam non consignaverit hospiti, sed simpliciter eam in diversorio reliquerit, nec illi custodiam mandaverit, si cista facile per se referrari potuerit, si collocata fuerit in loco consueto per hospitem, his enim et similibus casibus nihil imputandum esse depositario, dicit Menochius.* » (Lib. 2, *Arbitr. cas.* 208, n° 26 et suiv.)

Il est curieux de voir confirmée par un texte de Menochius la prétention des aubergistes de ne répondre des objets précieux contenus dans les valises des voyageurs, qu'à la condition qu'ils leur soient spécialement consignés.

L'objet déposé peut être par nature divisible ou indivisible; nous verrons quel compte on doit tenir de cette divisibilité ou indivisibilité lorsque le dépositaire est tenu de rendre le dépôt à plusieurs personnes.

Le dépôt peut comprendre, outre la chose principale, différents accessoires, mais c'est la chose principale seule qui fait l'objet du dépôt. « *Quæ depositis rebus accedunt non sunt deposita, ut puta si homo vestitus deponatur, vestis enim non est deposita, nec si equus cum capistro, nam solus equus depositus est.* » (Loi 1, § 5. Dig. *Depositum vel contra.*)

Pour nous résumer sur ce premier point relatif au contrat de dépôt, nous dirons que tout objet mobilier peut être mis en dépôt, et que, pour les choses fongibles, il n'y a dépôt proprement dit qu'à la condition que ces objets soient considérés *in specie*.

3° — Des personnes entre lesquelles le contrat de dépôt peut intervenir.

Quelles sont maintenant les personnes qui peuvent faire un contrat de dépôt ?

Il est indispensable, nous l'avons dit, que le dépositaire ne soit pas propriétaire de l'objet, d'où la règle absolue que le *dominus* ne peut accepter le dépôt de sa propre chose.

Le dépositaire contracte directement, en acceptant le dépôt, une obligation qui peut être très-lourde, de sorte qu'il faut que le dépositaire soit capable de s'obliger pour que le contrat puisse prendre naissance. Cependant, si un incapable, par exemple un mineur sans autorisation de son tuteur, accepte un dépôt, il ne peut pour cela s'enrichir injustement aux dépens d'autrui. Si la chose déposée est encore entre les mains du dépositaire mineur, le déposant peut la lui reprendre dans l'état où elle se trouve, et, selon Ulpien, le déposant a contre le mineur dépositaire une action « *in quantum locupletior factus est,* » c'est-à-dire que le mineur doit rendre compte, dans les limites de son enrichissement, de l'obligation par lui contractée.

Mais, en outre, le déposant aurait même une action en dommages-intérêts contre le mineur qui aurait détourné ou dissipé le dépôt par dol, à la condition de prouver pour cela que le mineur était *doli capax*. (Loi 1, § 15. Dig. *Depositum vel contra*.) D'après ce paragraphe, le déposant a l'action de dépôt contre le mineur *doli capax* qui a surpris sa bonne foi.

Si le contrat de dépôt a été présenté en ces termes par le déposant au dépositaire : Primus, je vous charge de garder ma chose si Titius ne veut pas s'en charger. Titius ayant refusé d'accepter le dépôt, doit-on donner contre Primus l'action de dépôt seulement ou aussi l'action de mandat? « Puto tamen, » dit Ulpien, § 12, *hoc. Tit.*, « mandati esse actionem, quia j lenius fuit mandatum habens et custodiæ legem. »

Nous pensons que le déposant ne peut avoir que l'action de mandat. Ulpien ne dit pas qu'il aura l'une et l'autre action, « puto mandati esse actionem. » Le contrat principal entre le déposant et Primus était un mandat à l'effet de chercher un dépositaire déterminé, et les parties, prévoyant que ce contrat de dépôt ne pourrait se conclure, stipulaient que l'obligation du mandataire irait jusqu'à la garde de la chose. Jamais elles n'ont eu ensemble les rapports de déposant à dépositaire, l'action de dépôt n'aurait pu être intentée que vis-à-vis de Titius, contre lequel elle serait née au profit du propriétaire par l'intermédiaire de Primus.

Dans le paragraphe 14 de la même loi, Ulpien prévoit l'hypothèse où la personne à laquelle on demande de se charger d'un dépôt, se substitue son affranchi, vers lequel elle a envoyé le déposant. Dans ce cas, on doit faire une distinction. L'action du dépôt ne sera donnée contre le patron de l'affranchi que si le contrat a été fait en son nom et sous sa responsabilité; mais si le patron n'a fait que donner un conseil, « ut magis apud eum deponam, » dans ce cas, il ne peut être tenu ni de l'action de dépôt, ni de l'action de mandat.

La capacité est nécessaire chez la partie qui s'oblige, le dépositaire; elle ne l'est pas chez le déposant qui ne contracte directement aucune obligation en vertu du contrat. La qualité de

non dominus est indispensable chez le dépositaire; la qualité de *dominus* n'est pas exigée chez le déposant.

Les dépenses que le dépositaire peut faire pour la garde de la chose doivent être supportées par le déposant; ce sont les obligations qui résultent indirectement du contrat et qui sont sanctionnées par l'action *Depositum contraria*. Il est parfaitement juste qu'un incapable puisse être exposé à cette action, car il ne sera tenu que dans la limite de son enrichissement, et il ne devra rembourser au dépositaire que les dépenses utiles faites par ce dernier, jusqu'à concurrence de la plus-value que la chose déposée a pu acquérir.

En principe, il suffit que l'on soit détenteur d'une chose pour qu'on puisse la déposer. Cependant Tryphoninus (Loi 31, § 1, Dig. *Depositum vel contra*) prévoit l'hypothèse suivante: Si un voleur a dérobé à un fils ou à un esclave une chose qu'il vienne ensuite déposer chez le père de famille ou le maître de cet esclave, qui ignoraient la provenance de l'objet, comme le voleur lui-même ignorait le lien de droit qui existait entre son dépositaire et celui auquel il a volé la chose, il n'y a pas de dépôt, même d'après le droit des gens, qui ne permet pas qu'on donne au propriétaire sa propre chose à garder. Si un voleur dépose chez moi, alors que j'ignorais encore son délit, une chose qu'il m'avait dérobée à mon insu, il faut dire que le contrat de dépôt ne s'est pas formé, car la bonne foi s'oppose à ce que le propriétaire soit contraint de rendre sa chose à celui qui la lui a volée. Bien plus, si le propriétaire, encore dans l'ignorance du vol, avait remis la chose au voleur, ou à quelqu'un de son consentement à titre de dépôt, il aurait contre lui la *condictio indebiti* ou une action en revendication.

Ces solutions ne sont qu'une application de cette idée que nous avons déjà développée, à savoir qu'il n'y a pas de dépôt quand le dépositaire est propriétaire, et ce n'est pas du tout par suite de cette considération que le déposant était un voleur. En effet, le dépositaire *non dominus* accepte valablement le dépôt d'une chose volée, et s'il rend cet objet au voleur dans l'igno-

rance du vol, il ne peut être inquiété par le véritable propriétaire de la chose. (L. 1, § 35. Dig. *Depositum*.)

Si un dépôt est fait à un esclave, bien que celui-ci ait été incapable de contracter une obligation personnelle, et qu'en principe l'action de dépôt doive être donnée contre le maître, cependant, si, après l'émancipation, l'esclave émancipé se trouve encore détenteur de la chose déposée, c'est contre lui, d'après Trebatius, et non contre le maître, qu'on doit donner l'action de dépôt. « Trebatius existimat, etiamsi apud servum depositum sit, et manumissus rem teneat, in ipsum dandam actionem, non in dominum, licet ex cæteris causis in manumissum actio non datur. » (Loi 21, § 1, Dig. *Depositum*.)

3° — Comment se forme le contrat de dépôt.

Gaius (Com. III, § 88 et 89) divise d'abord les obligations en deux catégories : « Summa divisio in duas species ducitur, omnis enim obligatio vel ex contractu nascitur, vel ex delicto. »

Cette première division étant faite, il subdivise les obligations qui naissent *ex contractu* en quatre catégories. « Quæ ex contractu nascuntur harum quatuor genera sunt : aut enim re contrahitur obligatio, aut verbis, aut litteris, aut consensu. »

a) — DU CONSENTEMENT.

Le dépôt est classé parmi les obligations qui naissent *re*, mais cette obligation dérive d'un contrat ; or, le contrat étant un accord de volonté, *consensus in idem placitum*, il en résulte que le dépôt, bien que contrat réel, ne peut se former que par le consentement des parties. En se plaçant à ce point de vue, on peut dire que l'obligation du dépositaire naît de son consentement. Si le droit romain fait cette distinction entre les obligations qui naissent *re* et les obligations qui naissent *ex consensu*, c'est que dans le dépôt, par exemple, ainsi que nous l'expliquerons, l'obligation rendue possible par le consentement ne prend naissance que par suite de la tradition d'une *res*.

Il n'y a pas lieu de distinguer, au point de vue de la nécessité du consentement, entre le dépôt volontaire et le dépôt nécessaire; car il ne faudrait pas croire, sous prétexte qu'un contrat de dépôt est appelé nécessaire ou forcé, que le consentement des parties ou de l'une d'elles ne soit pas exigé pour la formation du contrat. Dans un incendie, le déposant veut charger une personne de la garde de son bien et cette personne y consent : le dépôt est dit forcé, non parce que le dépositaire ne pourrait refuser, mais parce que les circonstances mettent le déposant dans la nécessité de chercher un dépositaire, et en outre parce qu'elles lui rendent à peu près impossible le choix de la personne.

Pour qu'il y ait consentement des parties, il faut d'abord qu'elles soient parfaitement d'accord sur la nature du contrat qu'elles veulent faire. L'erreur en cette matière empêche le contrat de se former. « Si ego, quasi deponens, tibi dederò, tu quasi mutuum accipias, nec depositum nec mutuum est. » (Ulpien, Loi 18, § 1, Dig. Liv. XII, Tit. 1.)

Le prétendu déposant serait fondé à réclamer sa chose, par revendication si elle existait encore, ou par une action personnelle si elle était consommée.

Le prétendu dépositaire pourrait contraindre le propriétaire de la chose à le décharger d'un service qu'il n'a pas voulu rendre; aucune des parties ne pourrait parler ou exciper des effets particuliers au contrat de dépôt.

En principe, l'erreur sur la substance ou la qualité de la chose, qui dans une vente ou un louage pourrait donner naissance à une action en nullité, ne produit aucun effet dans un contrat de dépôt. La nature de l'objet ne peut rien faire au dépositaire, puisqu'il n'a pas droit de s'en servir et qu'il sera libéré de son obligation par la remise du corps certain qui lui a été confié.

Nous avons déjà indiqué quelles règles on doit suivre, lorsqu'une contestation s'élève entre le déposant et le dépositaire relativement au contenu d'une caisse ouverte ou fermée qui a été remise en dépôt.

La chose pourrait être rendue au déposant immédiatement et sans attendre sa demande ou le terme fixé par le contrat, si, à raison d'un vice inconnu ou caché, elle était dangereuse ou seulement susceptible de causer au dépositaire un préjudice quelconque qu'il n'aurait pu prévoir lors de la formation du contrat.

Ces conséquences résultent de cette idée que le contrat de dépôt est un contrat de bonne foi.

Une des causes qui peuvent vicier le consentement des parties est l'erreur sur la personne de l'une d'elles. Vis-à-vis du dépositaire, comme il rend un service gratuit, il peut lui importer que ce soit au profit de telle personne et non au profit d'une autre; le déposant a intérêt, de son côté, à connaître la personne à laquelle il confie la garde de sa chose.

D'après Pothier (n° 1) et M. Duranton (Tit. xviii, n° 9 et 10), l'erreur qui porte sur la personne de l'un des contractants, sans distinguer si elle porte sur la personne du dépositaire ou sur la personne du déposant, de même que l'erreur sur la substance ou la qualité de la chose, n'empêche pas le contrat d'être valable. « La personne que l'on a eue en vue au moment du dépôt, disent-ils, ce n'est pas précisément la personne même que par erreur on a crue être celle qui donnait ou recevait la chose déposée; c'est uniquement celle, quelle qu'elle soit, qui a effectivement donné ou reçu la chose. »

Nous pensons cependant, bien que nous ne puissions justifier notre doctrine par un texte précis, qu'il y a lieu de faire une distinction.

La doctrine admise par Pothier ne tient pas assez compte du caractère même du contrat de dépôt qui suppose entre les parties des rapports de confiance et d'amitié.

On consent à obliger un ami par un service qu'on ne rendrait pas gratuitement à une personne étrangère. Si donc le dépositaire a été amené à accepter le dépôt par la fausse croyance que le déposant était l'un de ses amis, est-il juste de le contraindre, lorsqu'il a découvert son erreur, à conserver un

dépôt qu'il n'eût pas accepté s'il eût su qu'il traitait avec un inconnu ?

On peut donc admettre, quand l'erreur porte sur la personne du déposant, que le dépositaire peut contraindre celui avec lequel il a traité à reprendre sa chose.

En est-il de même pour l'erreur qui porte sur la personne du dépositaire ? Il n'apparaît pas que cela soit bien utile pour le déposant, car il peut, quand il le veut, mettre fin au dépôt en retirant sa chose ; en outre, l'action de dépôt à laquelle est soumis le dépositaire donne au déposant tous les avantages qu'il peut désirer. Nous pensons donc que, pour un dépôt régulier, il n'y a pas lieu à nullité par suite d'erreur dans la personne du dépositaire.

Mais, s'il s'agit d'un dépôt irrégulier, comme le terme est stipulé dans l'intérêt de chacune des parties, nous pensons que l'erreur sur la personne du dépositaire ou du déposant ouvre, au profit de celui qui s'est trompé, le droit de poursuivre la nullité du contrat de dépôt.

Cette action en nullité du contrat pour erreur dans la personne doit être intentée dès que l'erreur est connue, car le consentement au dépôt peut être tacite, et le silence de la partie pourrait être considéré comme une ratification du contrat.

Nous disons que le consentement peut être tacite ; il pourra s'induire, par exemple, de ce que le déposant a porté un objet et l'a laissé chez un ami, au vu et su de ce dernier, qui a pris l'obligation de le garder par cela seul qu'il ne l'a pas refusé ; mais, dans tous les cas de cette nature, il est nécessaire que la volonté du dépositaire ne soit pas douteuse.

Dans l'ancien droit romain, le dépôt était soumis à la règle générale, qui permettait de prouver par témoins toute espèce de convention, Mais, devant les abus qui résultaient d'une semblable législation, Justinien exigea pour la preuve du dépôt un acte écrit et signé de trois témoins.

Loi 11, *In authent., si quis rull.* — Code, Tit. xviii : *Qui potiores in pignore.*

* *Si quisquam deponens, contentus sit sola scriptura ejus*

cum quo contrahit, sciat scripturam non sufficere ad probationem. »

La rédaction de l'acte n'est utile qu'au point de vue de la preuve et non de la formation du contrat, de sorte que si la preuve est faite par l'aveu du dépositaire, celui-ci se trouve valablement obligé.

Le consentement des parties est le premier élément indispensable à la formation d'un contrat ; mais l'obligation ne prend naissance que si la chose, objet du contrat, a été livrée au dépositaire. C'est dans ce sens, nous l'avons dit, que l'obligation se forme *re*.

b) — TRADITION DE L'OBJET.

M. Thoullier (Tome VI, n° 17), et après lui M. Duvergier (Tome XXI, n° 333), ont critiqué la dénomination de contrat réel donné au dépôt et aux autres contrats qui, comme le dépôt, exigent pour leur perfection la remise de la chose au débiteur. Si on admettait cette doctrine, il y aurait alors une différence dans la nature du contrat de dépôt, en droit français et en droit romain. En effet, il est incontestable qu'en droit romain le contrat de dépôt est un contrat réel. Le consentement des deux parties en vue d'arriver à un dépôt n'est qu'un simple pacte qui ne pourrait donner naissance à aucune action. Il faudrait qu'il fût revêtu des formes de la stipulation, de manière que le dépositaire pût être contraint, lors de la présentation de l'objet, de le recevoir chez lui et de s'exposer ainsi à l'action *Depositum*. Mais l'action du dépôt elle-même ne prend naissance qu'après la tradition de l'objet.

Cette tradition de l'objet déposé s'effectue de deux manières : elle est réelle ou feinte.

La tradition est réelle lorsque l'objet qui était aux mains du déposant est remis par lui au dépositaire ; il y a un déplacement effectif de la détention de la chose.

Cette tradition peut être faite, soit par le déposant lui-même au dépositaire lui-même, soit par un mandataire du déposant au

dépositaire, soit enfin par un mandataire du déposant à un mandataire du dépositaire. (Loi 1, § 11. Dig. *Deposit.*)

La tradition feinte, que l'on appelle aussi tradition *breri manu*, a lieu lorsque l'objet du dépôt était déjà, à un titre quelconque, entre les mains de celui qui devient dépositaire. C'est, par exemple, un locataire qui, au moment où le contrat de louage prend fin, consent à garder la chose pour le compte du propriétaire. La tradition, dans ce cas, résulte de la simple convention; il y a, en quelque sorte, novation dans la qualité de celui qui détient la chose. Si une contestation s'élève au sujet de cette mutation du titre de la possession, ce sera tantôt au déposant, tantôt au dépositaire de faire la preuve de ce changement. Si le déposant veut exercer l'action *Deposit.*, il doit prouver qu'il y a eu dépôt, c'est-à-dire qu'à un moment donné celui qui était primitivement usufruitier par exemple, est devenu simple dépositaire. Nous verrons que les obligations du dépositaire sont moins lourdes que celles d'un mandataire; si le détenteur est actionné comme mandataire, il pourra avoir intérêt à établir que le mandat a pris fin à telle époque et qu'il est devenu dépositaire.

La tradition réelle ou *breri manu* de la chose ayant été effectuée d'après un commun accord des parties, pour que le contrat de dépôt soit établi, il faut que les deux parties aient été parfaitement d'accord sur le but de la remise de la chose entre les mains du dépositaire.

C'est le *consensus in idem placitum*; cet *idem placitum*, ce but que les parties ont cherché à atteindre, doit être la garde de la chose conservée gratuitement par le dépositaire.

- La confusion qui peut se produire le plus souvent dans l'esprit des parties se forme entre l'idée de dépôt et l'idée de mandat. Il est indispensable de faire ici une comparaison entre ces deux contrats, comparaison qui trouvera d'ailleurs son développement dans l'étude des obligations de l'une et l'autre partie.

On peut soutenir que le dépôt n'est en somme qu'une variété du mandat, c'est un mandat de *re custodienda*. Ce sont tous les deux des contrats de bienfaisance, ce sont tous les deux des

contrats synallagmatiques imparfaits, c'est-à-dire ne créant directement d'obligations qu'au profit de l'une des parties. Mais ils diffèrent en ce que le dépôt se forme *re*, tandis que le mandat se forme *solo consensu*. L'intérêt qu'il y a à distinguer les deux conventions se manifeste à divers points de vue : ainsi le mandataire est en principe tenu à une diligence plus grande que le dépositaire. Nous verrons aussi que le dépositaire ne peut opposer au déposant une compensation ou l'exception de dol, *vel non numerata pecunia* ; il n'en est pas de même en matière de mandat. En cas de condamnation, le dépositaire est tenu d'exécuter immédiatement et ne peut profiter du délai d'exécution, *quadrimestre tempore*, qui est accordé au débiteur condamné dans d'autres circonstances. Enfin, l'action *Depositum* entraîne l'infamie contre le dépositaire, tandis que l'action *mandati* ne l'entraîne pas.

Pour savoir si les parties ont voulu faire entre elles un contrat de dépôt ou un contrat de mandat, on doit d'abord, pour déterminer leur intention, consulter les termes mêmes de la convention qu'elles ont faite. En principe, le dépositaire n'est pas tenu à un fait actif ; il doit seulement la garde de la chose. Si, d'après le contrat, le débiteur est obligé de faire quelque chose, on est en présence d'un mandat, et non d'un dépôt. Cependant cette règle n'a rien d'absolu, et la prestation d'un fait actif peut être quelquefois la conséquence nécessaire de l'obligation de dépôt : par exemple, celui qui a pris l'engagement de garder en dépôt un animal vivant est obligé de le nourrir et de le soigner.

Les juriconsultes romains citent un grand nombre de cas dans lesquels on peut se poser la question de savoir si le contrat doit être qualifié mandat ou dépôt. « Si le procureur, dit Ulpien, ne veut pas rendre les pièces à la partie, quelle action a-t-elle contre lui ? » Labéon pense qu'elle a l'action de mandat, et il ne croit pas qu'on doive adopter le sentiment de ceux qui décident qu'on peut intenter dans ce cas l'action de dépôt, car dans les contrats c'est toujours l'origine et la cause qu'il faut considérer. (Loi 8, *Pr. Dig. L. XVII, Tit. 1.*)

Dans un autre texte que nous avons déjà eu l'occasion de citer (Loi 1, § 12 et 13. Dig. *Depositum*), Ulpien pose une autre hypothèse : « Si je vous ai remis une chose pour que, si Titius ne consentait pas à la prendre en dépôt, vous la gardiez vous-même, aurai-je contre vous l'action du dépôt, ou bien aussi celle du mandat? Pomponius hésite; quant à moi, je crois pourtant que j'aurai l'action du mandat, puisque la chose a été plus particulièrement confiée à vos soins que dans le dépôt même, puisque vous vous êtes obligé à la garder soigneusement. »

On voit qu'Ulpien fait ici allusion à une clause spéciale de la convention et, parce que les obligations de celui qui recevait la chose ont été aggravées, Ulpien en conclut que les parties ont voulu faire un contrat de mandat; mais c'est toujours d'après l'intention des parties que l'on doit se décider.

Le dépôt, qui se confond facilement avec le mandat, se confond aussi quelquefois avec le commodat, c'est-à-dire avec un dépôt qui n'est pas conclu dans l'intérêt du déposant, mais bien au contraire dans l'intérêt de celui qui, recevant la chose d'autrui, obtient gratuitement le droit d'en jouir.

C'est encore à l'intention commune des parties qu'il faut s'en rapporter, pour savoir si l'on est en présence d'un dépôt ou d'un commodat. Il est inutile d'insister sur l'importance qu'il y a à ne pas confondre ces deux contrats; on peut s'en rendre compte facilement à la seule vue des différences essentielles qui existent entre eux.

Le commodataire use de la chose; de la part du dépositaire, cet usage, nous le verrons, constituerait un *furtum*. Le déposant peut toujours renoncer au terme qui est stipulé en sa faveur; dans le commodat, le commodataire seul peut renoncer à l'avantage que lui donne le terme.

Dans le dépôt, la responsabilité est moins sévère que dans le commodat : le dépositaire n'est obligé d'apporter à la garde de la chose que les soins qu'il donne à ses propres affaires; au contraire, le commodataire doit les soins d'un bon père de fa-

mille, considéré *in abstracto*, à la chose dont l'usage lui a été concédé gratuitement.

Le dépositaire a le droit de se faire tenir compte des frais de nourriture d'un esclave ou d'un animal; le commodataire doit, au contraire, supporter ces frais, qui sont, pour ainsi dire, la compensation de l'usage qu'il fait de la chose.

Pour arriver à la formation d'un contrat de dépôt, le consentement réciproque des parties suppose, d'une part, que le dépositaire veut se charger de la garde de la chose dans un but de bienfaisance, et, d'autre part, que le déposant ne veut accorder aucune rémunération à l'occasion du service qui lui est rendu.

En principe, l'idée d'un salaire stipulé par le dépositaire transforme le dépôt en un contrat de louage d'ouvrage. Ulpien dit, en effet : « Lorsque les habits donnés en garde à un maître de bains ont été perdus, si celui-ci n'a reçu aucun salaire pour les garder, il en est dépositaire, et on ne doit tenir compte que de sa mauvaise foi; mais s'il a reçu un salaire, il y a lieu contre lui à l'action contraire de loyer. » (Loi 1, § 8. Dig. *Depositum*.)

Cette règle de la gratuité du dépôt, que l'on doit poser en principe, n'a cependant pas un effet absolu, et il est admissible qu'un contrat peut ne pas cesser d'être un contrat de dépôt, alors qu'une modique rémunération a été stipulée en faveur du dépositaire. Ulpien dit, en effet : « Dans le dépôt, on ne répond que de sa mauvaise foi. Comme ce contrat ne procure aucun avantage au dépositaire, c'est avec raison qu'il n'est tenu que de sa mauvaise foi, à moins que les parties ne soient convenues d'un salaire. » (Loi 5, § 2. Dig. L. XIII, Tit. vi.) On voit que la convention d'un salaire, bien qu'elle augmente l'étendue de la responsabilité du dépositaire, ne change pas nécessairement la nature du contrat.

Pour que ces deux textes : Loi 1^{re}, § 8. Dig. L. XVI, Tit. iii, et Loi 5, § 2. Dig. Liv. XIII, Tit. vi, ne se contredisent pas et ne mettent pas dans la bouche d'Ulpien deux opinions absolument opposées l'une à l'autre, il faut supposer que ce salaire dont il est parlé dans la Loi 5 n'est que l'équivalent du service rendu, l'évaluation faite à l'avance d'une indemnité pour les dépenses

que le dépositaire est obligé de faire pour la garde de la chose.

En effet, si par l'adjonction d'un salaire le dépôt pouvait devenir une source de bénéfice pour le dépositaire, il faudrait, en vertu des principes, substituer au prétendu dépôt un contrat de louage d'ouvrage, comme nous l'avons dit ci-dessus.

CHAPITRE II

DES OBLIGATIONS DU DÉPOSITAIRE.

Le contrat de dépôt, ainsi que nous l'avons déjà expliqué, ne crée d'obligations qu'au profit du déposant, à la charge du dépositaire.

Ces obligations ne prennent naissance que lorsqu'il y a eu tradition effective ou tradition *brvi manu* de l'objet du dépôt aux mains du dépositaire qui jusque-là n'est encore tenu à rien. Dans notre droit, celui qui a promis d'accepter un dépôt peut bien être actionné pour l'exécution de sa promesse; il pourra être condamné à recevoir le dépôt; mais ce n'est pas une obligation de dépôt proprement dite, c'est une obligation de se soumettre aux conséquences qui naissent du dépôt, et qui ne prennent naissance qu'avec la détention matérielle de l'objet.

En droit romain, la promesse d'accepter un dépôt n'aurait créé aucune espèce d'obligation, à moins d'être revêtue des formes de la stipulation, le futur déposant ayant stipulé du futur dépositaire: « Promettez-vous de prendre dans huit jours cette caisse en dépôt? » Le futur dépositaire ayant répondu: « Je promets; » cette obligation antérieure au dépôt naît de la stipulation, et non du contrat de dépôt.

Les obligations qui naissent du dépôt se réfèrent à deux objets différents. Le dépositaire s'engage d'abord à garder la chose tant qu'elle restera entre ses mains, puis à la rendre quand elle lui sera redemandée. De là, pour notre deuxième chapitre, deux sections:

1^{re} SECTION. — Obligations du dépositaire relativement à la garde de la chose.

2^e SECTION. — Obligations du dépositaire relativement à la restitution de la chose.

Nous avons dit que les obligations qui résultent naturellement du contrat de dépôt peuvent souvent être modifiées par certaines conventions ou par des circonstances particulières; par exemple, l'obligation du dépositaire est plus lourde lorsqu'il s'est offert lui-même. C'est dans le quatrième chapitre que nous aurons à nous occuper de ces conventions particulières qui modifient le contrat de dépôt, sans pour cela en changer la nature. Quant à présent, nous ne nous occuperons que des obligations qui pour le dépositaire naissent du dépôt ordinaire, et telles qu'elles existent juridiquement, indépendamment de toute convention modificative.

PREMIÈRE SECTION.

OBLIGATIONS DU DÉPOSITAIRE RELATIVEMENT A LA GARDE DE LA CHOSE.

Garder avec fidélité la chose qu'il a reçue est la première obligation qui s'impose au dépositaire aussi bien qu'au commodatataire. S'il venait à manquer à cette obligation, il devrait être condamné à des dommages-intérêts vis-à-vis du déposant; l'action contre le dépositaire infidèle est donnée *in duplum*. (Loi 1, § 1. Dig. *Depositum*.)

La difficulté que présente la question est de préciser l'étendue de l'obligation, de déterminer dans quelle mesure le dépositaire doit apporter ses soins à la garde de la chose. Il résulte de la Loi 1, § 8. Dig. *Depositum*, et de la Loi 5, § 2. Dig. L. XIII, T. VI, que le dépositaire n'est responsable que de son dol.

Ulpien compare l'action du commodat et l'action de dépôt. « Nunc videndum est, » dit-il, « quid veniat in commodati actione, utrum dolus, an et culpa, an vero et omne periculum? Et quidem in contractibus interdum dolum solum, interdum et culpam præstamus : dolum in deposito, nam quia nulla utilitas ejus versatur apud quem deponitur. »

Le dépositaire ne doit répondre que de son dol, parce qu'il ne tire aucun profit du contrat. Le dépôt est un contrat de bienfaisance, et il est juste que celui qui reçoit gratuitement un service ne puisse se montrer trop exigeant vis-à-vis de celui dont il est l'obligé.

Celse, dans la Loi 32, Dig., assimile au dol la faute lourde : « Si quis non ad eum modum, quem hominum natura desiderat, diligens est, nisi tamen ad suum modum curam in deposito præstat, fraude non caret, nec enim, salva fide, minorem iis quam suis rebus diligentiam præstabit. »

La Loi 1, Code, L. IV, Tit. xxxiv, fait la même assimilation. Le dépositaire est donc tenu non-seulement de son dol, mais encore de sa faute lourde. Ces textes déterminent en même temps en quoi consiste la faute lourde, et nous donnent le principe exact de l'étendue de la responsabilité. *Le dépositaire doit apporter à la garde de l'objet déposé les mêmes soins qu'il apporte à la garde de ses propres affaires.* Ce n'est pas d'après la vigilance qu'on doit supposer à un bon père de famille, mais d'après la vigilance personnelle du dépositaire, que l'étendue de la responsabilité est déterminée. D'un côté, le dépositaire ne peut être tenu, pour rendre un service, d'être plus diligent pour autrui qu'il ne l'est pour ses propres affaires, et, d'un autre côté, le déposant ne peut se plaindre de la légèreté de celui qu'il a volontairement choisi pour dépositaire. On ne tient pas compte seulement de cette idée que le dépositaire ne tire aucune utilité du contrat, mais encore de cette circonstance que c'est le déposant qui a choisi le dépositaire. Ce principe ne s'applique plus lorsque le dépositaire a volontairement offert ses services, et surtout lorsque le dépôt est nécessaire.

Le dépositaire qui n'est pas aussi diligent qu'un homme raisonnable doit l'être, n'est pas responsable s'il a géré ses propres affaires avec la même insouciance.

Le principe « soigner le dépôt comme sa propre chose » reçoit son application lorsque le dépositaire, homme très-vigilant, *studiosissimus*, et qui, dans l'administration de sa propre fortune, ne se rend pas coupable même d'une faute très-légère, vient à en commettre une de cette nature dans la garde de l'objet déposé. Dans ce cas, sa responsabilité doit se trouver engagée. Pour l'homme très-diligent, la faute légère peut-elle être assimilée au dol ? Ce point a été controversé. On soutenait que le dépositaire ne peut être tenu à plus de vigilance qu'un bon père de famille considéré *in abstracto* ; mais la Loi 32, Dig. *Depositum*, semble contraire à ce système. « Le sentiment de Nerva, qui pense qu'une faute grossière doit être considérée comme dol et mauvaise foi, me paraît très-juste, quoique Proculus ne soit pas du même avis. En effet, si un homme n'apporte pas à ses propres affaires le soin qu'y apporte le commun des hommes, il paraît qu'on doit le regarder comme étant de mauvaise foi, lorsqu'en matière de dépôt il n'apportera point au moins les soins dont il est capable, car on ne peut croire qu'il soit de bonne foi s'il est moins soigneux à l'égard des effets qu'on lui a déposés qu'à l'égard des siens propres. »

Le système d'après lequel le dépositaire ne peut être tenu à plus de soins que n'en apporterait un bon père de famille considéré *in abstracto* invoque les textes d'après lesquels un dépositaire n'est pas responsable de la faute légère. Mais on peut dire qu'une même faute peut ne pas avoir le même caractère, selon qu'elle est commise par telle ou telle personne. Le déposant a eu soin de choisir un homme extrêmement soigneux ; il a droit de compter sur les avantages que ce choix prudent doit lui assurer. La Loi 32 assimile au dol le fait de ne pas soigner la chose déposée comme la sienne propre ; par conséquent dire qu'un homme très-diligent est responsable d'une faute qu'il n'aurait pas commise dans l'administration de sa propre fortune, c'est dire qu'il s'est rendu coupable d'un dol, et cette décision

n'a rien de contraire aux textes d'après lesquels le dépositaire n'est pas tenu de sa faute légère.

La gravité de la faute est considérée *in concreto*, et non *in abstracto* ; il en est de même de la diligence personnelle du dépositaire.

Bien que ce point soit controversé, on peut décider que, dans notre droit, c'est cette doctrine qui a été admise par l'article 1917 du Code civil. Elle avait aussi été adoptée par Pothier (n° 26), par MM. Aubry et Rau, d'après Zachariz. (Tome III, p. 448 et note 1.)

Le système peut se formuler ainsi :

On doit prendre la prudence du dépositaire dans la gestion de ses affaires pour mesure et pour règle d'appréciation de sa conduite dans la garde du dépôt. ●

Une autre question, qui est encore fort controversée entre les interprètes de la loi romaine et de la loi française, est de savoir si le dépositaire est responsable de la perte du dépôt, si, dans un péril imminent, un naufrage, un incendie, une inondation, où la chose déposée et les siennes propres se trouvent également menacées, il a préservé ce qui lui appartenait sans sauver le dépôt.

L'emprunteur, d'après l'article 1882 du Code civil, est tenu de sauver, dans une circonstance semblable, la chose prêtée avant la sienne propre. La Loi 5, § 4, Dig. *Commodati*, pose le même principe : « Proinde et si incendio, vel ruinâ aliquid contigit, vel aliquod damnum fatale, non tenebitur ; nisi forte, cum possit res commodatas salvas facere, suas prætulit. »

Cependant la Loi 14, *Pr. Digeste*, Liv. XIX, Tit. v, semble poser un principe contraire : « Qui servandarum mercium suarum causâ, alienas merces in mare projicit, nulla tenetur actione. »

Voët pense que cette règle du commodat doit s'appliquer en matière de dépôt, et que le dépositaire, ne pouvant sauver qu'une partie des biens menacés et obligé de choisir entre le dépôt et ses propres valeurs, doit commencer par le dépôt.

Nous pensons que cette doctrine trop rigoureuse ne doit pas être admise et qu'elle n'est pas conforme aux principes, car elle suppose que le dépositaire doit apporter plus de soins à la garde des objets déposés qu'à celle de ses biens propres. En outre, on ne tient pas assez compte de cette idée que le dépôt est un contrat de bienfaisance, et qu'il est difficile d'admettre qu'un homme puisse être obligé de rendre service à un ami avant de songer d'abord à se préserver lui-même de la ruine. Cependant, nous ne croyons pas qu'on puisse décider que le dépositaire ne sera jamais en faute, lorsque, dans un péril de ce genre, il sauvera ses propres valeurs avant de s'occuper du dépôt, car alors on ne tient pas compte du principe « soigner le dépôt comme sa propre chose. »

Pour trancher la question conformément aux principes de la matière, il faut décider d'après les circonstances, en supposant que la chose déposée appartenait au dépositaire qui en connaissait la valeur. Si le dépositaire n'a pu sauver que les premiers objets qui lui tombaient sous la main, il n'est pas responsable de la perte du dépôt. S'il a pu faire un choix, il devait emporter en premier lieu ses objets les plus précieux, de sorte qu'il n'est pas responsable de la perte du dépôt, qui était d'une valeur inférieure ou même égale à celle des objets qu'il a sauvés. Si au contraire le dépôt était d'une valeur beaucoup plus considérable que les objets qu'il a soustraits au danger, il serait responsable de n'avoir pas sauvé le dépôt de préférence à sa propre chose.

Le dépôt ne doit pas devenir pour le dépositaire une cause de préjudice, de sorte que, si le dépositaire a dû, pour ne pas être en faute, sauver le dépôt de préférence à ses propres valeurs, ce sacrifice commandé par la bonne foi ne saurait dégénérer pour le dépositaire en cause de perte, et il pourra se faire indemniser, par l'action *Depositum contraria*, du préjudice que lui a causé la perte des objets qu'il a dû abandonner. Le dépositaire qui a négligé de sauver le dépôt, alors qu'il y était obligé, doit, il est vrai, une indemnité au déposant; mais cette indemnité doit représenter, non pas la valeur de l'objet perdu,

mais seulement la différence entre cette valeur et celle de la chose du dépositaire qui a été sauvée. En effet, c'est seulement dans la mesure de cette différence que le déposant a souffert un préjudice.

Pour qu'il soit possible d'appliquer le système que nous venons d'exposer, il faut nécessairement que le dépositaire connaisse la valeur de l'objet déposé. Dans un texte que nous avons déjà cité (Loi 1, § 11, Dig. *Depositum*), Ulpien, rapportant l'avis de Labéon, dit « qu'en déposant le coffre, on est censé déposer en particulier chacune des choses qu'il renferme, et que par conséquent l'action doit être intentée relativement à chacune de ces choses. »

Ce texte ne vise pas l'hypothèse dont nous nous occupons; il n'a rien qui soit contraire à notre système; il signifie que le dépositaire qui a reçu une caisse remplie d'objets n'est pas libéré de l'action *Depositum* en rendant la caisse vide, sous prétexte qu'il n'a pas connu ce qu'elle renfermait.

Pour appliquer notre doctrine, on devra tenir compte des circonstances particulières qui pouvaient faire connaître au dépositaire la valeur du dépôt qui lui avait été remis, ou qui, au contraire, excusent l'erreur qu'il a commise en ne sauvant pas un objet de grand prix dont il ignorait la valeur.

Bien que le dépositaire ne soit pas, en principe, tenu à la prestation de faits actifs, il doit les soins qu'exige la conservation de la chose qu'il a reçue en dépôt. Ainsi il doit nourrir l'animal qui lui a été confié, et si l'objet du dépôt est un esclave, non-seulement il doit le nourrir, mais encore veiller à ce qu'il ne puisse s'échapper.

D'après la loi *Œlia Sentia*, L. 21, Dig. *De manumiss.*, qui interdit l'affranchissement des esclaves en fraude des créanciers, le maître ne peut affranchir l'esclave donné en gage sans le consentement du débiteur. Au contraire, l'esclave donné en dépôt peut être affranchi par son maître sans que le dépositaire puisse s'y opposer (Loi 2, Dig. *hoc. Tit.*, et Loi 23, Dig. : *Qui et à quibus manumiss.*). En effet, comme il n'a aucun droit à employer les

services de cet esclave, il n'a aucun intérêt à ce qu'il soit maintenu en servitude, et même l'affranchissement mettrait un terme à son obligation. L'affranchi justifiant de son affranchissement, le dépositaire devrait le laisser partir sans l'ordre du déposant qui, ayant perdu sa propriété sur cet esclave, ne peut plus exercer d'action sur lui.

Les esclaves pouvaient être mis à la torture pour déposer dans une affaire intéressant leur maître ; quelquefois la loi elle-même ordonnait que cette peine leur fût appliquée, par exemple, dans une poursuite en adultère dirigée contre la femme par le mari, qui seul avait ce droit. (Loi 3, Code, Liv. IX. Tit. ix.) L'esclave placé en dépôt ne devrait pas être torturé, car il pourrait en résulter un préjudice pour le déposant ; mais, si au contraire un esclave a été mis chez un séquestre pour y être soumis à la torture, et que le séquestre par pitié vienne à le délivrer, Ulpien décide, avec plus de rigueur juridique que d'humanité, que cet acte est *dolo proximum*. (Loi 7, *Pr. Dig. Depositi*.)

Lorsque la chose déposée est susceptible d'accroissement, — c'est par exemple une chèvre qui vient à avoir des chevreaux, une esclave qui a un enfant, ou bien c'est un esclave qui, exerçant une industrie, réalise des profits, — l'obligation du dépositaire s'étend à la garde de ces augmentations de la chose déposée, et il sera tenu de les rendre au déposant. Ulpien donne pour raison de cette disposition que l'action de dépôt est une action de bonne foi. « *Et ideo fructus in hanc actionem venire et omnem causam et partum ducendum est no nuda res veniat.* » (Loi 1, § 24, *Dig. Depositi*.)

L'obligation de garder la chose passe de la personne du dépositaire à celle de ses héritiers.

C'est une des charges qui sont recueillies en même temps que la succession. S'il n'y a qu'un seul héritier, aucune difficulté ne se présente, il demeure tenu de toutes les obligations dont son auteur lui-même était tenu. S'il y a plusieurs héritiers, la situation de chacun d'eux peut ne pas être la même. Les charges qui résultent du dépôt sont inséparables de la détention maté-

rielle de l'objet, si cet objet est divisible. Si le dépôt se compose, par exemple, de deux statues, chacun des héritiers ayant pris une de ces statues, le contrat de dépôt se trouve pour ainsi dire séparé en deux, et chacun des héritiers ne peut être rendu responsable que de la garde de la statue qu'il a reçue chez lui. Si au contraire l'objet déposé est indivisible, il doit nécessairement passer entre les mains d'un seul des héritiers qui, étant seul détenteur, sera seul exposé à l'action de dépôt. Cette charge devra être compensée par des avantages accordés par les autres héritiers.

Le dépositaire qui se sert de la chose commet un *furtum usus*, car il sait que la nature même du contrat qu'il a accepté l'empêche de tirer aucune utilité du dépôt. Si l'héritier trouvant cet objet dans le patrimoine du *de cuius* en use et même en dispose avec une entière bonne foi, et dans la conviction qu'il est propriétaire de l'objet, il ne peut être reconnu coupable d'un dol.

Le dépositaire détenteur précaire de la chose ne peut en acquérir la propriété par une usucapion.

Nous ne devons pas examiner ici l'effet de certaines clauses qui, ajoutées au contrat de dépôt, modifient les obligations du dépositaire; mais le principe d'après lequel doit se mesurer l'étendue de cette responsabilité se trouve transformé, par cette circonstance de fait, que le dépositaire est venu lui-même offrir ses services. Il ne doit plus seulement soigner l'objet déposé comme sa propre chose, mais il doit y apporter tous les soins que devrait y donner un bon père de famille considéré *in abstracto*. « Si quis se deposito obtulit, Julianus scribit, periculo se depositi obtulisse, ita tamen ut non solum dolum sed etiam culpam et custodiam præstet, non tamen casus fortuitos. » (Loi 1, § 35. Dig. *Depositum*). Cette règle a été reproduite par l'article 1928 du Code civil.

Le dépositaire doit être considéré comme ayant offert ses services, lorsque c'est lui-même qui a conseillé le dépôt auquel on ne songeait pas, ou lorsque le déposant ayant l'idée de faire un dépôt, le dépositaire s'est présenté et a demandé à être préféré à un tiers. Cette offre a peut-être empêché le déposant

de s'adresser à une autre personne qui eût été très-rigilante, et en s'offrant lui-même, le dépositaire semble promettre implicitement une diligence exceptionnelle.

Si, une personne ne sachant, au moment de son départ, à qui confier un objet qu'elle veut laisser en dépôt, un tiers s'offre à elle pour la tirer d'embarras et se constituer dépositaire, il n'y a pas lieu, assurément, d'appliquer ici le principe plus rigoureux de la responsabilité.

On doit considérer comme s'offrant elles-mêmes pour recevoir les dépôts, et promettant une diligence plus particulière, les personnes qui, à raison de leurs fonctions ou de leur situation, sont désignées et en quelque sorte imposées à la confiance publique : par exemple, les aubergistes et les hôteliers.

DEUXIÈME SECTION.

OBLIGATIONS DU DÉPOSITAIRE RELATIVEMENT À LA RESTITUTION DE LA CHOSE.

La première obligation du dépositaire, celle de garder la chose, n'a de raison d'être que parce qu'il est obligé de la rendre, et de la rendre en bon état de conservation.

La restitution consiste en une nouvelle tradition en sens inverse de la première de la personne du dépositaire à la personne du déposant. Cette tradition, comme la première, peut se faire sans déplacement matériel de l'objet.

Ainsi, lorsque le déposant ayant réclamé l'objet déposé, le dépositaire lui demande de le lui laisser à titre de louage, si le déposant accepte, le contrat de dépôt prend fin, et par conséquent le dépositaire doit être considéré comme ayant fait la res-

titution de l'objet, puisqu'il ne le détient plus comme dépositaire.

Relativement à ce deuxième chef de l'obligation imposée au dépositaire, nous examinerons successivement les trois points suivants :

- 1° *Quels objets doivent être restitués ?*
- 2° *A quelles personnes la restitution doit-elle être faite ?*
- 3° *Dans quel lieu et à quelle époque la restitution doit-elle être faite ?*

1. — Quels objets doivent être restitués.

L'objet du dépôt étant un corps certain individuellement déterminé, c'est cet objet même que doit rendre le dépositaire : « *Is apud quem res aliqua deponitur, re obligatur et actione depositi, quia et ipse de ea re quam accepit restituenda tenetur.* » (Just. Liv. III, Tit. XIV, § 3.) Cette règle se retrouve formulée en termes identiques dans la Loi 1, § 5, au Dig. Liv. XLIV, Tit. VII.

Lorsque le dépôt est une somme d'argent, le dépositaire n'est libéré que par la remise des pièces elles-mêmes qu'il avait reçues. Alors même que le dépositaire offrirait des choses d'une valeur supérieure à l'objet même du dépôt, il ne pourrait se libérer ainsi de son obligation.

C'est la chose tout entière qui doit être rendue, et non une ou plusieurs parties successivement, sauf le cas où il y a divisibilité de l'objet, ainsi que nous l'expliquerons.

Le dépositaire n'est tenu de rendre la chose que dans l'état où elle se trouve au moment où le déposant exige la restitution. Si la restitution est impossible par suite de la perte matérielle de l'objet, ou si l'objet est détérioré, ou encore si la restitution ne peut être que partielle par suite de la perte d'une partie de l'objet, en principe le dépositaire n'est pas responsable.

Il ne peut être tenu à payer la valeur de l'objet et une indemnité au déposant, que si la perte ou l'avarie provient d'un

fait dolosif de sa part. Le dépositaire, comme tout débiteur de corps certain, est libéré par la perte de la chose, si, bien entendu, la perte ne résulte pas de son fait. Par exemple, l'esclave déposé est mort, le déposant a droit d'exiger les choses accessoires qui peuvent demeurer après la perte de l'objet principal, par exemple les vêtements et les ornements dont l'esclave était revêtu; s'il s'agit d'un animal, la peau, les fers, et tout l'équipage qui l'accompagnait. La Loi 1, § 5, *Depositum*, dit, il est vrai, que les choses accessoires ne sont pas comprises dans le dépôt; mais il est certain que le dépositaire ne peut en profiter, puisqu'il ne doit tirer aucune utilité du contrat. On peut se demander seulement si le déposant pourra se servir de l'action *Depositum* pour obtenir cette restitution. Cette interprétation ne semble pas pouvoir être admise à cause de ce texte, Loi 1, § 5, *Depositum* : « *Quæ depositis rebus accedunt non sunt deposita.* » Le paragraphe 24 de la même loi comprend, il est vrai, ces accessoires dans l'action de dépôt; mais c'est en tant qu'accessoires de l'objet même du dépôt qui est redemandé.

Le dépositaire peut encore être dans l'impossibilité de rendre, parce qu'il a été forcé de vendre par l'injonction d'une autorité à laquelle il était tenu d'obéir : c'est, par exemple, un cheval qu'il a dû vendre ou livrer pour la formation d'une troupe et les nécessités de la guerre.

Si l'objet déposé a été volé chez le dépositaire, celui-ci n'a-t-il pas été assez négligent pour qu'on puisse l'accuser de vol, il n'est pas responsable.

Lorsque le dépositaire ne peut restituer la chose matériellement, il doit du moins rendre à sa place le prix qu'il en a reçu ou toutes les actions qui ont pu naître en sa faveur à l'occasion de la perte de la chose. Selon l'article 1303 du Code civil : « Lorsque la chose a péri, a été mise hors du commerce ou perdue sans la faute du débiteur, il est tenu, s'il a quelques droits ou actions en indemnité par rapport à cette chose, de les céder à son créancier. » Ulpien prévoit le cas où le dépositaire étant mort, l'héritier a, comme nous l'avons déjà dit, disposé de bonne foi de l'objet du dépôt, croyant que cet objet appartenait à la

succession ; l'héritier n'est pas en faute, et il ne doit être responsable que jusqu'à concurrence du profit qu'il a retiré de cette aliénation. De sorte qu'il sera libéré en rendant le prix de ce qu'il a reçu, ou, s'il n'a encore rien reçu, en cédant ses actions. (Loi 1, § 47. Dig. *Depositum*.)

Cependant, ajoute la Loi 3, Dig. *hoc Tit.*, s'il est en état de racheter la chose et de la rendre au déposant et qu'il ne veuille pas le faire, il se rend coupable, comme si, après l'avoir achetée ou acquise à quelque autre titre, il refusait de la rendre sous prétexte qu'il l'a vendue une fois sans fraude.

La Loi 16, Dig. *hoc Tit.*, prévoit encore un cas dans lequel le dépositaire est libéré en cédant ses actions : c'est celui où, ne pouvant continuer à se charger lui-même du dépôt, il s'est substitué une autre personne qu'il a choisie sans commettre de fraude à l'égard du déposant. Le dépositaire, devenu lui-même déposant, cède au déposant originaire l'action *Depositum* qu'il a acquise lui-même contre le nouveau dépositaire.

Indépendamment d'ailleurs de cette cession, le déposant pouvait exercer contre le dernier dépositaire l'action *utilis depositum*. (Sent. Pauli, II, XII.)

Lorsque le dépôt a pour objet une somme d'argent, le dépositaire, qui ne peut et ne doit pas s'en servir, n'est pas tenu, par cela même, de payer au déposant les intérêts de cette somme : ceux-ci ne commencent à courir que lorsque le dépositaire a été mis en demeure de restituer le dépôt. « *Usuras etiam depositæ quantitatis depositarius debet propter moram.* » (Loi 2. Dig. *Depositum*.) « *Cum sit contractus bonæ fidei, in quo usuræ veniunt ex mora.* » (Perezus, Commentaire du Code Justinien, Liv. IV, Tit. xxxiv, § 11.) Si le dépositaire a fait, à l'insu du maître ou malgré lui, usage de la somme qu'il avait reçue en dépôt, il devra payer les intérêts. Mais doit-il rendre tous les profits qu'il a faits, même illicitement, des objets déposés, par exemple en jouant avec les sommes qui lui avaient été confiées ? On peut répondre négativement, car il est de principe que la chose achetée de mauvaise foi par un tiers avec mon argent ne m'appartient pas. Mais ce système peut être

combattu, en s'appuyant sur ce principe de droit : « *Nemo ex delicto suo consequi debet emolumentum*, » principe qui doit trouver son application dans la législation de tous les temps et de tous les pays.

2° — A quelle personne la restitution doit-elle être faite ?

L'action *depositi directa* étant donnée au déposant lui-même, c'est, en principe, à lui-même et seulement à lui que l'objet déposé doit être rendu par le dépositaire. Nous avons dit que la tradition qui fait naître les obligations résultant du dépôt pouvait être faite par un mandataire. Dans ce cas, ce n'est pas à ce mandataire, mais au mandant, qui est en réalité le véritable déposant, que la restitution doit être faite.

« Pomponius se demande quelle action j'aurai contre vous, si je vous ai prié de remettre ma chose à Titius pour la garder, et il pense que j'aurai contre vous l'action de mandat et contre Titius l'action de dépôt. Mais si vous la lui avez remise en votre nom, vous serez tenu envers moi de l'action de mandat, et lui envers vous de l'action de dépôt, action que vous serez obligé de me céder quand j'aurai intenté contre vous celle de mandat. » (L. 1, § 11. Dig. *Depositum*.)

Il est facile de comprendre la raison de cette dernière partie de la disposition qui précède. La question de propriété est absolument étrangère, nous le savons, aux rapports qui s'établissent entre le déposant et le dépositaire. Celui-ci ne connaît que celui qui lui a fait le dépôt. Le mandataire a agi en son nom propre; le dépositaire, ignorant qu'il existe un mandat, est tenu à la restitution vis-à-vis du mandataire seul.

La question de propriété est tellement étrangère à l'idée de dépôt, que Marcellus donne l'action de dépôt au possesseur de mauvaise foi ou au voleur qui a déposé la *res furtiva*. (Loi 1, § 39. Dig. *Depositum*.) Si le dépositaire rend de bonne foi la chose au voleur, il est à l'abri de toute revendication du pro-

priétaire; mais si ce véritable propriétaire se fait connaître avant que la chose soit sortie des mains du dépositaire, c'est à lui et non au déposant que la chose doit être restituée. Tel est l'avis de Tryphoninus : « Car, dit-il, la véritable justice consiste à rendre à chacun ce qui lui est dû, pourvu qu'en donnant la chose à l'un on ne la fasse pas perdre à un autre qui a de plus justes raisons de la demander. » (L. 31. § 1. Dig. *Depositum*.)

Cette règle de Tryphoninus ne modifie en rien, pensons-nous, le principe que la chose déposée doit être rendue au déposant et non au propriétaire. Le propriétaire volé ne pourrait exercer l'action de dépôt, puisqu'il a été étranger au dépôt; s'il s'adresse au dépositaire, celui-ci devra lui faire connaître le déposant, lequel devra à son tour céder au *justus dominus* son action de dépôt. Si le propriétaire agit directement contre le dépositaire par l'action en revendication et s'il obtient gain de cause, le déposant voulant, par la suite, exercer son action de dépôt, le dépositaire sera libéré, puisqu'il aura dû, pour une juste cause, se dessaisir de l'objet déposé.

Le dépôt peut être fait par plusieurs personnes et l'objet du dépôt être lui-même divisible ou indivisible. Il y a lieu de faire ici plusieurs distinctions qui trouvent leur application, lorsque la personne unique du déposant vient à être remplacée par plusieurs héritiers, lesquels veulent exercer l'action du dépôt, chacun dans la mesure de sa part héréditaire.

L'objet déposé est-il indivisible, par exemple une arme, un cheval, on ne peut le rendre qu'à tous les déposants exerçant cumulativement l'action de dépôt. Si le contrat a désigné celui des déposants auquel l'objet doit être rendu, c'est à celui-là seul que la restitution doit être faite, et on peut dire, à ce point de vue, que le contrat de dépôt n'a été fait que par un seul déposant. Mais si le contrat ne contient aucune désignation de personne, le dépositaire doit faire la restitution à celui qui se présente le premier, à la condition d'être garanti par celui-ci contre toutes actions des autres déposants. « *Dummodo depositario caveat, tota restitui debet, eo vero non satisfacente, depositarius eam rem consignabit et in æde sacra, aliove toto loco*

deponet atque ita liberabitur. » (Perezius, Comm. Liv. IV, Code, Tit. xxxiv, § 8.)

Lorsque l'objet est divisible, par exemple une somme d'argent, la restitution doit être faite à chacun proportionnellement à l'étendue de son droit. (Loi 1, § 36. Dig. *Depositum*.)

L'objet déposé était divisible ; un des deux héritiers du déposant ayant exercé l'action de dépôt, sa part, c'est-à-dire une moitié de l'objet, lui a été remise ; l'autre moitié vient à être perdue par un cas de force majeure qui n'engage pas la responsabilité du dépositaire. L'héritier, qui n'a rien reçu, peut-il redemander à son cohéritier moitié de ce qu'il a reçu, autrement dit la perte doit-elle être à la charge de tous les héritiers ou seulement de celui auquel le dépôt était encore dû ? Les anciens jurisconsultes avaient des opinions différentes sur cette question. On s'accordait à reconnaître que si le dépôt avait consisté en un objet déterminé, comme un lingot d'or ou d'argent, le risque devait être à la charge de tous les héritiers. Justinien a tranché cette controverse en décidant que celui qui avait exercé l'action de dépôt en temps utile ne pourrait pas être inquiété par l'autre déposant, qui devait imputer à sa négligence le préjudice qu'il éprouvait pour ne pas avoir exercé assez tôt l'action de dépôt. « *Is qui diligens fuit in sua parte exigenda, negligente cohærede, si reliquum pereat (sine dolo depositarii), damnum non ferat, sed ejus sit proprium, qui id petere neglexit.* » (Loi Ult. Code, Liv. IV, Tit. xxxiv.) Perezius, commentant cette décision, ajoute : « *Cujus ratio est, ne industria poenas desidiae solvat, jus enim vigilantibus scriptum est, non negligentibus.* »

Lorsque la qualité de l'héritier est contestée, la chose doit être remise à celui des deux prétendants qui est prêt à défendre contre l'autre, pour le dépositaire. Si l'un et l'autre refusent cette charge, le Préteur n'étant pas forcé de juger cette question, le dépôt sera consigné dans un temple jusqu'à ce que la contestation sur la qualité d'héritier soit terminée. (Loi 1, § 37. Dig. *Depositum*.)

Le déposant, au moment où le contrat se forme, peut indiquer

une personne à laquelle le dépositaire devra faire la restitution; c'est un exemple d'un avantage stipulé au profit d'un tiers dans un contrat auquel celui-ci est étranger.

Nous trouvons l'espèce suivante dans la Loi 26, Dig. L. XVI, Tit. III : « Avant de se mettre en voyage pour aller rejoindre son mari, Publia Mœvia remet à Gaia Seia un coffre fermé contenant des hardes et des papiers et lui dit : Si je reviens saine et sauve, vous me rendrez ce coffre; mais si je meurs, vous le remettrez à mon fils d'un premier lit. Elle meurt, et on demande si le coffre doit être remis au fils, ou bien au mari. Paul répond qu'il doit être remis au fils. » Ce qui fait la difficulté, c'est que le mari, héritier de la femme, pouvait demander la restitution de ce coffre comme lui appartenant, car il est contraire à la notion du dépôt que la stipulation de la désignation d'une personne à qui la restitution doit être faite implique une aliénation des objets déposés au profit de cette personne.

Les règles que nous venons d'exposer ont été admises par notre droit. « Le dépositaire ne doit restituer la chose déposée qu'à celui qui la lui a confiée, ou à celui au nom duquel le dépôt a été fait, ou à celui qui a été indiqué pour le recevoir. » (Art. 1937.)

« Il ne peut pas exiger de celui qui a fait le dépôt la preuve qu'il était propriétaire de la chose déposée. Néanmoins, s'il découvre que la chose a été volée, et quel en est le véritable propriétaire, il doit dénoncer à celui-ci le dépôt qui lui a été fait, avec sommation de le réclamer dans un délai déterminé et suffisant. Si celui auquel la dénonciation a été faite néglige de réclamer le dépôt, le dépositaire est valablement déchargé par la tradition qu'il en a faite à celui duquel il l'a reçu. » Art. 1938. (Comparer les Lois 1, § 11, Dig. *Depositum*; L. 180, Dig. *De reg. juris*; L. 1, § 39, et L. 31, § 1, Dig. *Depositum*.)

30 — Dans quel lieu et à quelle époque la restitution doit être faite.

La restitution doit se faire là où se trouve l'objet, et le déposant doit venir le prendre à l'endroit où il l'avait apporté, car

le dépositaire qui devait simplement le garder ne pouvait avoir eu qu'exceptionnellement une raison de le déplacer.

Tel est le principe, mais rien ne s'oppose à ce que les parties désignent d'un commun accord le lieu où la restitution devra se faire ; dans ce cas le déposant devra indemniser le dépositaire des frais qu'il a dû faire pour le transport de l'objet déposé.

« *Depositum eo loco restitui debet in quo sine dolo malo ejus est, apud quem depositum est.*

« *Si in Asia depositum fuerit, ut Romæ reddatur, videtur id actum, ut non impensa ejus id fiat, apud quem depositum sit, sed ejus qui deposuit.* » (Loi 12, Dig. *Depositum*.)

Ce qui distingue d'un contrat de transport un contrat de dépôt ainsi modifié par la convention, c'est que le transporteur, outre les frais qu'il doit faire, peut encore exiger une rémunération pour le service qu'il rend. Dans le cas de dépôt, ce service doit être rendu gratuitement par le dépositaire, qui n'a droit qu'au strict remboursement de ses dépenses.

Lorsque plusieurs endroits ont été désignés concurremment comme lieu de la restitution, la Loi 5, § 1, Dig. Liv. XVI, Tit. III, dit que le choix appartient au séquestre ; aucune raison, selon nous, n'empêche d'appliquer au dépositaire ce que la loi décide pour le séquestre.

Le dépositaire peut avoir été amené à transporter l'objet reçu, du lieu où il l'avait déposé, dans un autre endroit. Si ce déplacement a été nécessaire pour la garde de la chose, le déposant devra indemniser le dépositaire des frais provoqués par ce déplacement. En principe, le déposant doit aller chercher l'objet déposé là où il se trouve ; cependant Pomponius pense que le déposant pourrait demander au dépositaire, en payant le transport, de rapporter l'objet au lieu où la tradition avait été primitivement faite. Il en est ainsi dans l'action *ad exhibendum*. (L. 12. Dig. *Depositum*.)

Quant à l'époque où la restitution doit être faite, le principe est que la chose demeure toujours à la disposition du déposant qui peut la retirer quand il lui plaît. La stipulation d'un terme

ne peut profiter qu'au déposant qui est libre de ne pas en tenir compte et de réclamer sa chose avant l'expiration du délai convenu. (Loi 1, § 45. Dig. *Depositum*.)

J'ai déposé un objet chez une personne pour qu'elle me le garde jusqu'à sa mort; je puis intenter l'action de dépôt aussi bien contre elle que contre son héritier. En sens inverse, je puis, alors que rien n'a été stipulé, attendre la mort du dépositaire pour agir contre son héritier.

Nous avons vu comment la restitution peut être retardée, soit lorsqu'il s'agit d'un objet volé dont le dépositaire vient à connaître le propriétaire, soit lorsqu'il s'agit d'un seul héritier réclamant l'objet unique sans vouloir tenir compte des droits de ses cohéritiers.

D'un autre côté, le contrat de dépôt étant un contrat de bienfaisance, il en résulte que le dépositaire ne doit rien recevoir, mais aussi qu'il ne doit pas être tenu de continuer indéfiniment à rendre un service de pure obligeance. Il serait impossible de comprendre quelle utilité pourrait avoir dans un contrat de dépôt ordinaire une stipulation de délai, s'il fallait admettre que le dépositaire doit attendre, pour faire la restitution, qu'elle lui soit demandée. Si, au contraire, on lui reconnaît le droit de contraindre le déposant à reprendre sa chose au bout d'un certain temps, l'utilité de la fixation du délai apparaît immédiatement : le dépositaire est tenu de garder pendant tout le temps indiqué. Cette stipulation de délai peut être induite des circonstances dans lesquelles le contrat de dépôt a été passé. Par exemple, le dépositaire a accepté le dépôt d'un objet que le déposant ne voulait pas emporter dans un voyage; le dépositaire, pour demander à faire la restitution, devra attendre que le voyage soit terminé, ou au moins qu'il se soit écoulé le temps qu'on pouvait prévoir être nécessaire pour l'accomplissement de ce voyage. Ce sont là des points qui demeurent soumis à l'appréciation du juge.

Le principe que la restitution doit être faite dès qu'elle est demandée par le déposant a une telle force, qu'on ne peut opposer à sa demande aucune espèce de compensation. (Loi Ult.

Code, *De compensatione et novatione*.) Cette décision de Justinien n'était, d'ailleurs, que la confirmation du droit ancien, car nous lisons dans les Sentences de Paul, Lib. II, Sent. Tit. II : « *In causa depositi compensationi locus non est.* » Selon Justinien, le motif de cette décision est que le dépôt, qui est par excellence un contrat de bonne foi, ne doit en aucune manière devenir perfide au déposant.

Si le créancier du déposant a fait opposition entre les mains du dépositaire pour lui interdire de restituer tant que le paiement de la dette n'aura pas été fait, le dépositaire n'en doit pas moins faire cette restitution dès qu'elle lui est demandée, à la condition que le déposant le garantisse contre toute action qui pourrait être intentée par le créancier opposant. (Loi Pén. Code, Liv. IV, Tit. xxxiv.)

Perezius, dans le Commentaire que nous avons eu plusieurs fois l'occasion de citer, Liv. IV. Tit. xxxiv, § 14 et 15, soutient que cette règle n'a pas été abrogée par la Nouvelle 88. « Car, dit-il, cette Nouvelle prononce seulement une peine contre les créanciers opposants qui, par leur opposition, ont empêché le dépositaire de faire la restitution, ou lui ont fait extorquer une caution, dans le but seulement de se mettre, depuis le moment de l'opposition, à l'abri des risques que la chose ou la somme déposée pouvait courir, et aussi pour mettre à la charge du déposant les intérêts à quatre pour cent par an, *et pecuniæ usuras trientis deponenti pendant.* »

La même règle s'applique aux oppositions faites aux locataires pour qu'ils ne payent pas les loyers aux propriétaires, et à celles faites aux distributeurs des provisions alimentaires payées par l'État pour qu'ils ne fassent pas leur distribution. « *Exrogatoribus annonæ civilis, ne præberent panes civiles aut lesseras.* »

Dans notre droit, le dépositaire ne doit pas restituer l'objet déposé lorsqu'il a été fait une saisie-arrêt ou une opposition à la restitution et au déplacement de la chose déposée. (1914 C. civ.)

Le déposant ne peut reprendre sa chose qu'à la charge de rapporter au dépositaire la mainlevée de la saisie ou de l'oppo-

sition ; une saisie générale sur ce qui peut appartenir au débiteur suffit même pour empêcher la restitution.

Si on admettait avec Perezius que la Nouvelle 88 n'a pas abrogé la Loi Pén. Code, L. IV, Tit. xxxiv. il y aurait sur ce point une différence entre le droit romain et notre Code civil.

Lorsque le dépositaire s'est laissé condamner à la restitution par l'action *Depositum*, il y a lieu à une exécution immédiate de la condamnation, et il ne jouit pas du délai de quatre mois qui est accordé à celui qui est condamné en vertu d'une obligation personnelle. (Loi 2, Code, *De usur. rei judicatae*, et Loi 11, Code, Liv. IV, Tit. xxxiv.)

CHAPITRE III

DES OBLIGATIONS DU DÉPOSANT.

Les obligations qui sont à la charge du déposant ne naissent pas, à proprement parler, du contrat de dépôt lui-même. Elles sont la conséquence de ce principe, que le dépôt étant gratuit pour le dépositaire, celui-ci a droit à être indemnisé des dépenses qu'il a été obligé de faire. Lors de la formation du contrat, une seule obligation prend naissance, celle du dépositaire, une seule action pour la sanctionner, l'action *depositi directa*.

Postérieurement, et par suite même de l'exécution du contrat par le dépositaire, un droit nouveau peut naître en sa faveur, droit sanctionné par l'action *depositi contraria*. (Loi 5, Pr. Dig. *Depositum*.) Cette action du dépositaire contre le déposant est appelée *actio depositi contraria*, parce qu'elle est produite *ex post facto*, et qu'elle n'est pas essentielle à l'existence du contrat; elle n'est même absolument qu'accessoire, et, le plus souvent le dépositaire n'ayant rien à réclamer au déposant, il ne pourra en être question.

Le déposant est tenu d'indemniser le dépositaire des dépenses que celui-ci a été obligé de faire pour la garde et la conservation de la chose. Celui qui a donné un cheval en dépôt est tenu de payer les frais de nourriture et tout ce qui a été dépensé pour les soins donnés à l'animal.

L'obligation du déposant ne s'étend pas seulement au remboursement des dépenses utilement faites, il doit encore indemniser le dépositaire du préjudice que l'objet déposé a pu lui causer. C'est, par exemple, un vase qui aurait été brisé chez le dépositaire par l'esclave déposé, une détérioration des écuries où les animaux déposés ont été mis, etc., etc. En un mot, le service que le dépositaire a voulu rendre ne doit pas se changer pour lui en une cause de préjudice.

Cette créance à une indemnité subsiste alors même que, l'objet déposé ayant péri par cas fortuit, il n'y aurait plus lieu à intenter l'action *depositi directa*. Ces deux actions sont indépendantes l'une de l'autre.

La Loi 5, Dig. *Depositum*, indique cette différence entre les deux actions de dépôt : dans l'action *depositi directa*, il peut y avoir délation de serment en justice; mais il ne peut en être de même dans l'action *depositi contraria*, parce que, dans la première, la question engagée est une question de bonne foi, au lieu que, dans la seconde, il ne s'agit que de déterminer l'étendue de l'indemnité à payer au dépositaire. « In hoc judicio merito in litem non juratur, non enim de fide rupta agitur, sed de indemnitate ejus qui depositum suscepit. » Il y a en outre cette grande différence que le dépositaire succombant à l'action *depositi directa* est marqué d'infamie, tandis qu'il n'en est rien pour le déposant condamné par l'action *depositi contraria*. (Loi 6, § Ult. Dig. *De his qui notantur infamia*.)

Ici nous devons revenir sur le droit que peut avoir le dépositaire d'invoquer la compensation partielle ou totale lorsque la restitution lui est demandée par le déposant.

La créance dont le dépositaire veut obtenir paiement en invoquant la compensation, peut avoir deux origines différentes : ou bien il s'agit d'une dette quelconque contractée vis-à-vis de lui par le déposant, ou bien il s'agit de cette créance d'indemnité dont il pourrait couvrir le recouvrement par l'action *depositi contraria*.

Supposons que l'objet du dépôt ait été une somme d'argent, cinquante sous d'or par exemple, le dépositaire peut-il dire au

déposant : Je vous ai vendu tel objet pour lequel vous me devez dix sous d'or, je ne vous en rendrai que quarante ? Ou bien peut-il dire : J'ai dû dépenser un sou d'or pour garder votre argent, et je justifie de la nécessité de cette dépense, je ne vous dois plus que quarante-neuf sous d'or ?

Dans notre droit (art. 1348 du Code civil), le dépositaire peut retenir le dépôt jusqu'à l'entier paiement de ce qui lui est dû à raison du dépôt.

C'est un simple droit de rétention qui dérive juridiquement de cette double circonstance qu'il y a *debitum cum re junctum*.

Que décidait le droit romain ?

Dans le droit de Justinien, la compensation *ex dispari causa* peut être opposée à toutes les actions. (L. 2. Dig. De compensationibus.)

« Compensationes ex omnibus actionibus ipso jure fieri sancimus, nulla differentia, in rem, vel personalibus actionibus inter se observanda. » (L. 14, Pr. Code, Liv. IV, Tit. xxxi.) Une exception formelle est faite, nous l'avons vu, pour l'action *depositi directa* par la Loi 11, Pr. Code, *depositi*.

Le droit d'invoquer la compensation n'avait pas toujours été accordé dans toutes les actions. Jusqu'à Marc-Aurèle, la compensation a lieu pour les actions de bonne foi, et par conséquent pour le dépôt, pourvu que la créance du défendeur provienne de la même cause que celle du demandeur, c'est-à-dire à la condition que les parties soient respectivement créancières et débitrices l'une de l'autre en vertu de la même action. C'est ainsi que le dépositaire peut, lorsqu'il est actionné par le déposant, opposer à ce dernier les actions qu'il a contre lui à raison de la garde de la chose ; mais il ne peut invoquer la compensation s'il est créancier du déposant pour une cause étrangère au contrat de dépôt.

Marc-Aurèle décida que même dans les actions de droit strict on devrait faire la compensation en opposant l'exception de dol ; or, les contrats *stricti juris* étant toujours unilatéraux, il est évident qu'il s'agit ici de la compensation *ex dispari causa*. La compensation *ex dispari causa* étant admise dans les

actions de droit strict, devait l'être à plus forte raison dans celles de bonne foi, et par conséquent dans l'action de dépôt. On peut donc admettre que depuis ce rescrit de Marc-Aurèle la compensation est admise d'une manière générale pour toutes les actions.

Justinien modifie cette règle en ce qui touche le dépôt. « Dans les actions de droit strict, on pourrait aussi, d'après un rescrit de l'empereur Marc-Aurèle, faire admettre la compensation en opposant l'exception de dol. Mais, d'après une de nos Constitutions, les compensations fondées sur une créance incontestable sont admises avec plus de facilité; et alors, par l'effet même du droit, la réduction s'opère dans les actions réelles, personnelles ou autres. On excepte seulement l'action de dépôt, à laquelle nous avons pensé qu'il serait évidemment injuste d'opposer aucune compensation, afin que sous prétexte de compensation la réclamation des objets déposés ne devienne pas impossible. » (Just. Liv. IV, Tit. vi, § 30.)

Justinien a-t-il voulu interdire en matière de dépôt toute espèce de compensation, aussi bien la compensation *ex dispari causa*, que la compensation *ex eadem causa*? Les commentateurs ne sont pas d'accord sur ce point.

Le § 12 du Liv. II, Tit. XIII, des Sentences de Paul, où il est dit que « dans l'action de dépôt il n'y a pas lieu à la compensation, mais la chose même doit être rendue, » a été invoqué pour soutenir que toute compensation doit être repoussée; mais on conteste la valeur de ce texte tiré du Bréviaire d'Alaric et qui semble contenir une erreur, puisqu'au temps de Paul toutes les condamnations étaient pécuniaires.

Si on examine attentivement la Constitution de Justinien à laquelle les Institutes font allusion et qui forme la Loi II, Code, Liv. IV, Tit. XXXIV, on peut voir que dans la pensée du législateur il s'agit évidemment de la compensation *ex dispari causa*.

Justinien redoute de voir le dépôt se transformer en contrat de gage, et que ce contrat, basé sur la bonne foi, n'engendre une perfidie. Or, il ne peut y avoir perfidie du dépositaire dans la

réclamation du remboursement des dépenses faites pour la garde et la conservation de la chose.

Malgré le texte formel des Institutes et de la Constitution, qui ne font pas de distinction, on admet généralement que le dépositaire poursuivi par l'action de dépôt peut opposer la compensation *ex eadem causa* lorsqu'il s'agit du recouvrement des créances garanties par l'action *depositi contraria*.

CHAPITRE IV

DES MODIFICATIONS AU CONTRAT DE DÉPÔT QUI PEUVENT RÉSULTER DE LA CONVENTION DES PARTIES

En étudiant successivement les obligations du dépositaire et celles du déposant, nous avons toujours supposé jusqu'à présent qu'elles étaient liées vis-à-vis l'une de l'autre par un contrat de dépôt tel qu'il résulte des principes mêmes de la matière. Il nous faut examiner maintenant quelques-unes des modifications que la convention peut apporter à ce contrat, sans perdre cependant sa nature particulière de contrat de bienfaisance et de contrat synallagmatique imparfait.

Nous avons déjà dit qu'un terme pouvait être imposé en faveur du déposant, et que, par cette stipulation de terme, le dépositaire ne devait pas, avant une certaine époque, exiger du déposant la reprise du dépôt.

Le terme peut être certain ou incertain : on peut stipuler que le dépositaire gardera la chose jusqu'à une époque précise, ou jusqu'à ce que tel événement se soit accompli. Nous n'avons pas d'observation à présenter au sujet de cette stipulation de terme; mais il est une autre modification du contrat qui doit fixer notre attention d'une manière plus particulière.

Le contrat de dépôt, ainsi que nous l'avons expliqué, doit être gratuit : la personne qui exige une rémunération pour les soins qu'elle devra mettre à garder la chose fait un louage d'ouvrage, et on ne doit pas la considérer comme un dépositaire. Dans ce cas, sa responsabilité doit être beaucoup plus lourde, car elle ne rend plus un service gratuit, et le créancier d'une obligation acquise en payant a droit de se montrer plus exigeant. Cependant Ulpien, dans la Loi 5, § 3, Dig. L. XIII, Tit. VI, s'occupe du cas où le dépositaire a stipulé un salaire.

Comment peut-on concilier cette stipulation de salaire avec le principe de la gratuité du dépôt, et comment admettre que ce contrat qui crée directement deux obligations au profit de chacune des parties, l'une s'engageant à garder la chose, l'autre à payer un prix, soit un contrat de dépôt qui par nature est synallagmatique imparfait ?

Ce texte d'Ulpien peut sembler d'autant plus inexplicable que le même jurisconsulte pose nettement le principe de la gratuité du dépôt dans la Loi 1, § 8. Dig. *id.* Tit. : « Lorsque les habits donnés en garde à un maître de bains ont été perdus, si celui-ci n'a reçu aucun salaire pour les garder, il en est dépositaire, et on ne doit tenir compte que de sa mauvaise foi; mais s'il a reçu un salaire, il y a lieu contre lui à l'action contraire de loyer. » D'après ce texte, on doit décider que, dans un dépôt, la stipulation d'un salaire a pour résultat de changer le dépôt en louage d'ouvrage.

Pour concilier autant qu'il est possible ces deux textes, il faut faire une distinction basée sur une interprétation de la volonté des parties contractantes et sur la nature du salaire qui a été stipulé.

On doit se demander tout d'abord si les parties ont voulu faire un louage d'ouvrage ou un contrat de dépôt. Si on voit que celui qui a livré l'objet se considérait comme déposant et celui qui a reçu comme dépositaire, il faudrait encore rechercher si la stipulation de salaire n'empêche pas le contrat de conserver son caractère juridique de contrat de dépôt.

A ce deuxième point de vue, il faut faire une distinction d'après l'importance du salaire promis : s'il s'agit d'une véritable

rémunération calculée de manière à assurer un bénéfice au gardien de la chose, on devrait décider qu'il n'y a pas contrat de dépôt; mais si au contraire cette rétribution, même offerte *ab initio* par le déposant, n'est pas en rapport avec les soins que devra prendre le dépositaire, qui se charge du dépôt plutôt par obligeance que pour en retirer un bénéfice, si la somme fixée ne représente à peu près que le remboursement des sommes qui pourraient être dues, on peut admettre avec Ulpien qu'il y a contrat de dépôt. (L. 5, § 2. *Com. rel. contra.*)

Nous donnerons un exemple : L'objet à garder en dépôt est un cheval; les parties ont fixé à l'avance une somme pour la nourriture et l'entretien de cet animal; celui qui a promis de le garder et qui ne retire de son contrat aucun avantage est bien un dépositaire. Mais si le prix stipulé est notablement supérieur à celui que nécessite la nourriture, si ce prix apporte un bénéfice à la personne chargée de garder le cheval, il n'y a plus dépôt, il y a louage d'ouvrage.

On peut donc admettre que l'existence d'un certain salaire fixé à l'avance n'empêche pas le contrat de dépôt de se former; par suite, la responsabilité du gardien sera moins lourde que s'il était le locataire de la chose; mais sa situation, au point de vue de la responsabilité, sera plus dure et par conséquent moins avantageuse que dans le contrat de dépôt proprement dit.

Nous avons dit que le dépositaire était tenu de conserver la chose déposée comme la sienne propre, et qu'il n'était responsable que de son dol. Cette formule n'est plus exacte lorsqu'il s'agit d'un dépositaire en faveur duquel il y a eu stipulation de salaire. (L. 5, § 2. *Commodati.*) « In contractibus interdum dolum solum, interdum et culpam præstamus, dolum in deposito; nam quia nulla utilitas ejus versatur apud quem deponitur, merito dolum præstatur solus, nisi forte et merces accessit, tunc enim, ut est constitutum, etiam culpa exhibetur. » Pour apprécier les soins que le dépositaire a apportés à la garde de la chose et savoir si on doit le considérer comme coupable d'une faute, lorsqu'un salaire a été convenu, on ne doit pas se placer à un point de vue relatif et comparer l'acte reproché aux

actes ordinaires de l'administration personnelle de la fortune du dépositaire. On doit examiner *in abstracto* s'il a donné à la chose les soins qui auraient été donnés par un bon père de famille, et alors même qu'il justifierait ne pas avoir apporté moins de soins au dépôt qu'à sa propre fortune, sa responsabilité n'en serait pas moins engagée.

En principe, bien qu'un salaire ait été fixé, le dépositaire ne répond pas de sa faute légère, mais il peut en répondre en vertu d'une convention expresse. (L. 1, § 6. Dig. *Depositum*.) « S'il a été convenu que le dépositaire répondrait même de sa faute légère, cette clause est valable, car c'est la convention des parties qui est la loi du contrat. » On comprend, en effet, que les obligations du dépositaire puissent être augmentées, s'il y consent, sans que le contrat cesse pour cela d'être un contrat de bienfaisance, car il n'y a qu'une augmentation de l'importance du service rendu. Mais les parties peuvent-elles aller encore plus loin, et décider que les risques, c'est-à-dire la perte ou l'avarie de l'objet déposé par cas fortuit ou force majeure, seront à la charge du dépositaire qui, dans cette hypothèse, ne serait pas délié de son obligation par la perte de la chose ?

Ulpien, dans la Loi 5, § 2, Dig. *Commodati*, que nous venons de citer, ajoute au texte déjà reproduit : « Aut si hoc ab initio convenit ut et culpam et periculum praestet, is penes quem deponitur. » D'après ce texte, on peut soutenir que le dépositaire, malgré la clause dont nous nous occupons, n'est responsable que si la perte de la chose a été occasionnée par une faute. Le jurisconsulte dit que le dépositaire, tenu seulement en principe de la perte résultant de son dol, pourra aussi devenir responsable de la perte résultant de sa faute. La loi 1, § 6, Dig. *Depositum*, dit bien, il est vrai, que la volonté des parties fait la loi du contrat; mais on devrait admettre qu'une clause ainsi formulée, « En cas de perte de la chose, le dépositaire devra en payer la valeur, » n'est applicable qu'au cas de perte imputable à faute au dépositaire. Toutefois, une clause formelle pourrait mettre tous les risques à la charge du dépositaire. (L. 7, § 15. Dig. L. II, Tit. XIV.)

Des jurisconsultes, tels que Barthole, Davezan et Pothier, ont contesté que la perte résultant du cas fortuit ou de la force majeure pût être laissée au compte du dépositaire, même lorsque le dépôt est fait uniquement dans son intérêt.

Au premier abord il est difficile de comprendre comment un contrat de dépôt qui, en principe, ne doit profiter qu'au déposant, peut être fait dans l'intérêt exclusif du dépositaire. Ulpien nous en donne un exemple dans la Loi 4, Dig. l. XII, Tit. 1.

« Si quelqu'un n'avait ni motif, ni intention de prêter son argent à intérêt, et que voulant acheter une terre, vous ayez sollicité de lui un prêt d'argent, mais que vous n'ayez pas voulu recevoir la somme à titre de prêt avant d'avoir acheté la terre; si, par suite, le prêteur, parce qu'il se trouvait peut-être dans la nécessité de s'absenter, a remis entre vos mains la somme à titre de dépôt, de manière que, si vous vous décidiez à acheter la terre, vous fussiez obligé à titre de prêt, ce dépôt sera à vos risques et périls. De même, celui qui aura reçu une chose pour la vendre, sous la condition de pouvoir se servir du prix, aura la chose à ses risques. • Hoc depositum periculo est ejus qui suscepit. • La loi ne distingue pas entre la perte par cas fortuit et la perte qui est la conséquence d'une faute. Cependant on a fait observer que dans le commodat, c'est-à-dire dans un contrat fait uniquement dans l'intérêt de celui qui reçoit la chose, la force majeure retombe sur le propriétaire et non sur le détenteur de la chose. Il n'y a aucune raison pour qu'il n'en soit pas de même dans un contrat de dépôt fait au profit du dépositaire.

Le sens du mot *periculum* employé par Ulpien est absolu, et il semble difficile d'admettre la doctrine qui repousse l'entière responsabilité du dépositaire. On peut d'ailleurs parfaitement justifier la doctrine d'Ulpien, car dans l'hypothèse prévue, il s'agit, cela est vrai, d'un dépôt; mais ce dépôt n'est que provisoire, et destiné à rendre possible un prêt qui était le but principal que les parties voulaient atteindre lorsqu'elles ont fait le contrat. Il y a dans cette affaire une trop grande analogie avec un prêt conditionnel pour ne pas appliquer les principes du

prêt. Ulpien donne un exemple d'un contrat semblable dans la Loi 4, Dig. L. XII, Tit. 1 :

• Vous m'avez demandé de vous prêter de l'argent; mais, n'en ayant pas, je vous ai donné un plat ou un lingot d'or pour que vous le vendiez et que vous vous serviez des deniers provenant de cette vente, comme si je vous les avais remis moi-même à titre de prêt. Si, sans qu'il y ait faute de votre part, vous perdez ce plat ou ce lingot d'or avant de l'avoir vendu, on demande qui de vous ou de moi devra supporter la perte? La distinction de Nerva me semble très-juste; il pense qu'il faut distinguer si celui qui a donné ce plat ou ce lingot était dans le dessein de le vendre ou non. S'il était dans le dessein de le vendre, c'est lui qui doit souffrir cette perte, comme s'il avait chargé une personne quelconque de faire la vente; s'il n'était pas dans l'intention de le vendre, et qu'il ne s'y fût déterminé que pour obliger celui qui lui a demandé de lui prêter de l'argent, c'est alors celui à qui le plat ou le lingot a été donné qui en supporte la perte, surtout si le prix de la vente a été prêté sans intérêts. •

Lorsque les risques sont mis à la charge du dépositaire, il devient par cela même responsable de sa faute très-légère; mais, sans rien décider pour les risques, on peut étendre la responsabilité au cas de faute très-légère. Une clause aussi sévère pour le dépositaire n'interviendra, en général, que dans un contrat qui lui assure certains avantages; cependant, dans un contrat de dépôt ordinaire, lorsqu'il a accepté cette clause, il ne peut la critiquer, car il a promis de ne se rendre coupable d'aucune faute, même d'une faute très-légère.

Le dépositaire répond encore de la force majeure lorsque, la restitution lui ayant été demandée, il a été mis en demeure.

Il ne peut se soustraire à cette responsabilité qu'en établissant que la chose eût péri alors même qu'elle eût été déjà remise chez le déposant.

Les conventions particulières qui, ainsi que nous l'avons vu, peuvent augmenter beaucoup la responsabilité du dépositaire, ne pourraient au contraire la diminuer, et une convention por-

tant que le dépositaire ne serait pas tenu du dol n'aurait aucun effet. (Loi 1, § 7. Dig. *Depositi*.) « *Hæc conventio contra bonam fidem contraque bonos mores est.* »

Cependant nous lisons dans la Loi 7, § 15, Dig. *De pactis* : « *Id est si quis paciscatur, ne depositi agat : secundum Pomponium, valet pactum.* »

La Loi 27, § 3, Dig. *De pactis*, fait une application de cette règle : « On ne peut convenir qu'on ne sera pas garant de sa mauvaise foi, bien qu'en convenant de ne pas intenter l'action qu'on a contre un dépositaire infidèle, on paraisse, par là même, convenir de ne pas se servir contre lui de l'action de mauvaise foi ; cette dernière convention est valable. »

Pour expliquer ces deux textes, on a dit que la Loi 1, § 7, Dig. *Depositi*, qui interdit de renoncer à l'avance à poursuivre le dépositaire coupable de dol, viserait le *dolus futurus*, sur lequel aucun pacte ne peut intervenir ; au contraire, dans la loi 27, § 3, Dig. *De pactis*, il s'agirait du *dolus prateritus* ; le dépositaire s'est rendu coupable, mais le déposant, usant de pardon, renonce par un pacte à exercer son action.

Cette explication, qui est raisonnable, ne peut malheureusement s'appuyer sur aucun argument de texte, et on ne voit pas cette distinction entre le pacte fait *ab initio* et le pacte conclu lorsque les faits dolosifs ont été commis. Il est d'ailleurs difficile d'admettre qu'il ne s'agisse pas, dans les textes que nous venons d'examiner, d'un dol à venir. On ne peut pas dire qu'il soit immoral de renoncer, à l'avance, à exercer l'action de dépôt ; cela d'ailleurs n'empêche pas d'être nulle et sans effet la clause par laquelle le dépositaire ne serait pas tenu de son dol.

En renonçant à l'action *Depositi*, le déposant se lie absolument à la bonne foi du dépositaire et s'abandonne à sa discrétion ; il renonce, même au cas où il y aurait eu dol de la part du dépositaire, à redemander la chose elle-même ; celle-ci ne pourra lui être rendue que si le dépositaire, à l'abri de l'action *Depositi*, consent volontairement à la lui restituer.

En principe, nous le savons, le dépositaire ne doit pas se servir de la chose qu'il a en dépôt, et l'usage qu'il pourrait en

faire constituerait un *furtum*. Cette prohibition de se servir du dépôt est aussi sévère lorsqu'il s'agit de deniers que lorsqu'il s'agit de tout autre objet.

Mais elle cesse, que le dépôt ait pour objet une somme d'argent ou un corps certain, lorsque le déposant a autorisé le dépositaire à user des deniers ou de la chose qu'il lui a confiée. Ici nous arrivons à des modifications particulièrement remarquables qui peuvent résulter de la convention dans le contrat de dépôt.

Si l'usage n'est que l'accessoire, tandis que la garde de l'objet est le but principal que les parties ont en vue, le contrat ne cesse pas d'être un dépôt régulier ; s'il s'agit, au contraire, de choses fongibles dont l'usage suppose la consommation et, par suite, le remplacement, on est en présence d'un contrat spécial qui prend le nom de *dépôt irrégulier*.

L'action *Depositum* est donnée en principe pour obtenir la restitution du corps certain qui a fait l'objet du dépôt ; mais lorsqu'on a déposé une certaine quantité de choses, en convenant qu'il serait rendu une égale quantité de ces mêmes choses, ce qui doit être restitué, ce n'est pas l'objet déposé, mais une quantité égale d'objets de même nature. (Loi 24 et suiv., § 1 ; Digeste, *Depositum*.)

Dans une convention de ce genre, on ne conclut pas, à proprement parler, un contrat de dépôt, car non-seulement la propriété ne doit point passer sur la tête du dépositaire, mais de plus le dépôt prend fin lorsque, pour une cause quelconque, le dépositaire devient propriétaire. (L. 15. Dig. *Depositum*.)

Au lieu d'un dépôt, le contrat devient une sorte de *mutuum*, et le premier effet de cette clause est de mettre les risques à la charge du dépositaire qui n'est plus débiteur d'un corps certain, mais d'un genre, et il y a lieu d'appliquer la règle *genera non perunt*.

Il en est ainsi alors même qu'on n'aurait pas encore fait usage de l'argent confié. (Loi 1, *Si pecunia apud te*, § 34. Dig. *Depositum* ; et Loi 9, § Ult. Dig. *De rebus creditis*.)

Toutes ces conséquences se produisent lorsque le déposant a

seulement laissé au dépositaire la liberté de se servir de l'objet déposé; mais le contrat se transformera en *mutuum* alors seulement que le dépositaire aura commencé à se servir de la chose.

La circonstance seule que le dépôt consiste en une somme d'argent ou une autre chose fongible ne suffit pas pour donner au dépositaire le droit de se servir de la chose; il faut une convention expresse. (Lois 3 et 7. Dig. *Depositum*. — Contra L. 31. Dig. Liv. XIX, Tit. II.)

Si le dépositaire a confié la chose à une tierce personne, il ne pourra élever la prétention de se libérer vis-à-vis de son déposant en lui cédant l'action qu'il peut avoir contre le tiers. (L. 3. Dig. *Depositum*.) Mais si les écus déposés se trouvent encore entre les mains de cette tierce personne, le déposant pourra les revendiquer.

Il importe de remarquer que, si le dépôt fait avec cette clause « *ut tantumdem in genere restituat*, » devient, par suite de la transmission de propriété, une sorte de *mutuum*; ce contrat, que nous appelons dépôt irrégulier, conserve cependant les caractères du dépôt et ne doit pas se confondre avec le véritable *mutuum*. Ils ont cette analogie, que le dépositaire aussi bien que l'emprunteur deviennent l'un et l'autre propriétaires, mais il y a toujours entre les deux contrats des différences notables.

Le dépôt, même irrégulier, a toujours pour but la garde de la chose; le *mutuum* a pour but un profit à tirer du contrat.

Contrat *stricti juris*, le *mutuum* n'est pas susceptible d'intérêts conventionnels, ni même d'intérêts moratoires; le dépôt irrégulier, contrat *bonæ fidei*, est susceptible des uns et des autres.

Le *mutuum* doit être restitué seulement au terme fixé, et s'il n'y a pas de terme fixé, dans un délai moral arbitré par le juge, le dépôt irrégulier doit être restitué à première réquisition.

Lorsque le dépositaire s'est indûment servi des sommes d'argent qui lui avaient été confiées, il est de plein droit redevable des intérêts de ces sommes, à partir du moment où il les a détournées à son profit.

Si vous poursuivez par l'action de dépôt le dépositaire qui s'est servi indûment des sommes que vous lui avez confiées, vous serez bien fondé d'exiger de lui des intérêts, car il devra se féliciter de ce que vous ne l'attaquiez pas comme voleur par l'action *furti*. Celui, en effet, qui sciemment et à dessein détourne pour son propre usage, sans le consentement du maître, la chose déposée, se rend coupable de *furtum*. (Loi 3. Code, L. IV, T. xxxiv.) Lorsque le déposant a obtenu une condamnation pour le capital, il n'est pas fondé à intenter une nouvelle action pour les intérêts, car « il n'y a pas deux actions, l'une pour le capital, l'autre pour les intérêts, mais une seule, qui ayant été suivie d'une sentence définitive, ne peut plus être renouvelée sans qu'elle soit repoussée par l'exception de la chose jugée. » (L. 4. Code, L. IV, Tit. xxxiv.)

La Loi 6, Code, L. III, Tit. xxxii, décide : « Si une personne ayant reçu de l'argent à titre de dépôt, se sert de cet argent pour acheter des biens qui lui ont été livrés, il est contraire au droit, que malgré l'acquéreur le déposant puisse demander la livraison de ces biens ou d'une partie de ces derniers suffisante pour représenter la valeur de l'argent déposé. »

Il résulte de ce texte que le dépositaire qui s'est servi de l'argent déposé chez lui, sans y être autorisé par une clause du contrat, doit les intérêts de cette somme, mais non les avantages qui ont pu résulter indirectement pour lui de l'emploi de ces fonds. Ce point a été cependant vivement controversé, mais nous sortirions du cadre de notre étude en entrant dans les détails de cette controverse.

Nous avons terminé l'étude des modifications que la convention des parties peut faire subir au contrat de dépôt, tantôt en augmentant les charges du dépositaire au profit du déposant, tantôt, au contraire, en créant pour le dépositaire des avantages qui ne devaient pas découler naturellement du dépôt.

Les règles du dépôt peuvent se trouver encore modifiées par suite des circonstances dans lesquelles le contrat a dû prendre naissance, — nous voulons parler du dépôt nécessaire. Enfin, elles subissent une nouvelle transformation lorsque le dépôt est

fait dans un but particulier et imposé à plusieurs personnes par suite d'une contestation sur la propriété de la chose litigieuse, — nous voulons parler du séquestre. Ces deux points feront l'objet de la deuxième partie de notre travail.



DEUXIÈME PARTIE

DU DÉPOT NÉCESSAIRE ET DU SÉQUESTRE

CHAPITRE I^{er}

DU DÉPOT NÉCESSAIRE.

Personne n'est obligé de recevoir et de garder en dépôt les objets qu'un propriétaire ne peut conserver au milieu de l'incendie, de la ruine, du pillage, du naufrage ou de tout autre événement qui est venu le surprendre. Le contrat de dépôt qui intervient dans de pareilles circonstances suppose le consentement du dépositaire et, si on donne à ce dépôt le nom de dépôt nécessaire, ce n'est pas, ainsi que nous l'avons déjà fait observer, parce que la formation du contrat n'implique pas le consentement des parties.

Le dépôt que le droit romain appelait un *dépôt misérable*, et qui en droit français prend le nom de *dépôt nécessaire*, est ainsi appelé parce que le déposant se trouve, malgré lui, obligé de se

dessaisir de sa chose et de la confier à une autre personne. Il était juste et raisonnable que le déposant, dans un contrat de dépôt ordinaire, ne pût demander au dépositaire plus de soins dans la garde du dépôt que celui-ci n'en apporte à ses propres affaires. car le déposant devait connaître la personne en laquelle il mettait sa confiance. Au contraire, si le déposant a été sous l'empire d'une nécessité qui l'a contraint à confier sa chose au premier venu, sans pouvoir s'informer si ce tiers était ou non une personne soigneuse, il ne serait pas juste que le déposant, qui souffre déjà d'un événement imprévu, fût, par surcroît, accablé par la négligence de son voisin. Dans le droit romain, les hypothèses où l'on prévoit le dépôt nécessaire sont toujours des événements qui rendent la situation du déposant plus digne d'intérêt par suite d'un malheur qui l'accable. (L. 1, § 3. Dig. *Depositum*.) Ce dépôt prend le nom de dépôt misérable, *miserabile depositum*.

Cependant, il n'est pas indispensable que l'événement qui force le propriétaire à abandonner sa chose soit un événement malheureux pour lui; il suffit que les circonstances aient été telles que, forcé de partir, il lui ait été impossible de choisir le dépositaire. Un citoyen désigné pour un service public s'éloigne, sans perdre une heure, soit pour prendre un commandement, soit pour aller négocier une affaire avec une puissance étrangère. Ce citoyen n'a évidemment point le temps de prendre les mesures nécessaires pour assurer la conservation de tout ce qui lui appartient, en cherchant un dépositaire particulièrement soigneux. Il n'est pas dans une situation misérable, comme le prévoit la loi romaine; cependant il doit agir, au point de vue du dépôt, comme s'il l'était réellement. Sans qu'il nous soit possible de donner un texte à l'appui de notre manière de voir, nous croyons cependant que notre interprétation est conforme au principe, car ce qui caractérise le dépôt nécessaire, c'est la circonstance seule que le déposant n'a pu choisir le dépositaire. Il faut aussi que le dépôt ait eu pour but de soustraire l'objet déposé à un péril quelconque auquel il pouvait être exposé; car si le dépôt n'était pas utile, le déposant ne peut se plaindre de

s'être adressé au premier venu. Dans le cas que nous avons indiqué d'un citoyen forcé, pour un service public, de quitter subitement son domicile, il y aurait évidemment pour lui péril à laisser des objets de valeur dans sa demeure qui, n'étant plus habitée, est exposée aux entreprises des voleurs; de sorte que nous estimons que le dépôt effectué dans ces conditions est un dépôt nécessaire.

On a été amené à considérer le dépôt nécessaire, non comme un contrat, mais comme un *quasi-contrat* fondé sur la nécessité, et M. Réal, dans l'exposé des motifs relatifs aux articles 1949 et suiv. du Code civil, disait : « Il ne s'agit pas ici d'un contrat, mais plus exactement d'un quasi-contrat fondé sur la nécessité. » Il nous paraît difficile d'admettre cette manière de voir, car il y a contrat puisque, nous l'avons dit, le consentement de toutes les parties est indispensable. « Quoique nécessaire, dit Domat, le dépôt ne laisse pas d'être volontaire et conventionnel, parce que la délivrance des choses à ceux à qui on les donne en dépôt tient lieu d'une convention expresse ou tacite. »

Le dépôt nécessaire, étant un contrat, se trouve dès lors assujéti, en principe, aux règles touchant le dépôt volontaire, tant au point de vue de la responsabilité et de la restitution qu'au point de vue de la capacité des parties contractantes.

Mais il a semblé que le dépôt nécessaire devait être entouré de plus de garanties que le dépôt volontaire.

D'après la loi des Douze Tables, l'action était donnée au double contre le dépositaire, aussi bien dans le cas de dépôt volontaire que dans celui de dépôt nécessaire. Ce principe rigoureux fut écarté par le Préteur en matière de dépôt volontaire, mais il fut maintenu pour le dépôt misérable. (Loi 1, § 4. Dig. *Deposit.*)

Nous trouvons la confirmation de cette règle dans la Loi 18, Dig. *Deposit.* : « Dans le cas de dépôt nécessité par une émeute, un incendie, une ruine, un naufrage, il y a action pour le tout contre le dépositaire lui-même; cette action est au double et perpétuelle. Elle est donnée à raison du dol du défunt contre l'héritier, suivant sa portion héréditaire. Cette action est au simple et ne peut être intentée que dans l'année. »

Nous avons dit que, jusqu'à Justinien, le contrat de dépôt pouvait être prouvé par tous les modes de preuve. Justinien changea cette législation en prescrivant la rédaction d'un écrit; mais, pour le dépôt nécessaire, la preuve put toujours être faite par témoins, car il est impossible d'exiger une preuve écrite lorsqu'il s'agit d'un dépôt fait dans des circonstances pareilles à celles que nous avons énumérées. (L. 1, § 2 et 3. Dig. *Depositum*.)

On assimile au dépôt nécessaire le dépôt fait aux aubergistes et aux hôteliers. Nous en avons déjà parlé, en montrant que la responsabilité de ces dépositaires spéciaux devait être plus étendue que celle des dépositaires ordinaires, parce qu'on doit les considérer comme s'offrant eux-mêmes volontairement pour recevoir le dépôt, et qu'il est pour ainsi dire impossible au voyageur descendu dans une hôtellerie de choisir un dépositaire autre que l'aubergiste lui-même.

Les Institutes, L. IV, Tit. v, § 3, disent que le maître de l'auberge est responsable des vols commis dans sa maison; elles ajoutent : « Ce n'est ni d'un délit, ni d'un contrat que résulte ici l'action donnée contre lui; lorsque le maître prend de mauvais sujets à son service, il y a jusqu'à un certain point faute de sa part, et il doit être tenu comme par un délit, *quasi ex delicto*. » En réalité, c'est bien en vertu d'un contrat que l'aubergiste se trouve obligé vis-à-vis du déposant; le contrat est intervenu lorsque le voyageur ayant apporté ses bagages, l'aubergiste les a pris en dépôt. Ce que veulent dire les Institutes, c'est que le fait à l'occasion duquel l'action prend naissance, le vol commis, entraîne la responsabilité du maître de l'auberge, alors même que le délit ne pourrait lui être reproché, et sans qu'il soit nécessaire de considérer l'action comme naissant d'un contrat.

Relativement à l'étendue de la responsabilité des aubergistes considérés comme dépositaires, on peut encore consulter la Loi 3, § 1 Dig. Liv. IV, Tit. ix : « *Nautæ cauponæ, stabularii ut recepta restituant*, » et la Loi 23, Dig. *De regulis juris*.

D'après la Loi 5, au Digeste *Nautæ cauponæ*, l'hôtelier doit apporter à la garde des effets du voyageur, non pas seulement de la bonne foi comme dans le cas des dépôts ordinaires, mais

un soin exact, et dès lors il est tenu même de sa faute légère. Nous trouvons ici une application de ce principe, que la responsabilité du dépositaire doit être plus lourde lorsque le déposant a été amené par des circonstances indépendantes de sa volonté à prendre un dépositaire sans pouvoir choisir. Assurément, le voyageur a le choix entre plusieurs aubergistes, mais c'est à l'un d'eux qu'il doit s'adresser; aussi, la responsabilité de tel aubergiste n'est-elle pas plus lourde que celle de tel autre; mais elle doit être plus lourde pour tous les aubergistes que pour toutes les autres personnes auxquelles le voyageur ne pouvait pas s'adresser.

Pour aggraver la responsabilité de l'aubergiste, on peut invoquer cette double considération, qu'il s'est offert lui-même, et, en outre, que le dépôt était nécessaire.

Ce qui prouve une fois de plus que, pour qu'un dépôt soit dit nécessaire, il n'est pas indispensable que l'événement qui en a été la cause déterminante ait été un événement malheureux.

CHAPITRE II.

DU SÉQUESTRE.

Dans ce chapitre, nous n'avons pas l'intention de faire une étude complète et détaillée des règles du séquestre; nous voulons seulement poser les principes de la matière, pour mieux faire ressortir par leur rapprochement les principes du dépôt.

Ce n'est qu'un contrat de dépôt particulier, et presque toutes les règles du dépôt s'appliquent au séquestre. On peut le définir d'une manière générale: Le dépôt d'une chose contentieuse, mobilière ou immobilière, fait par deux ou plusieurs personnes entre les mains d'un tiers qui prend l'obligation de la garder et de la restituer, après la contestation terminée, à celle des parties à laquelle ladite chose aura été adjugée.

Nous avons dit que les meubles seuls pouvaient être donnés en dépôt; le séquestre, au contraire, peut s'appliquer aux immeubles.

Dans le dépôt, le droit à la propriété ou à la possession n'est pas mis en cause; au contraire, l'objet est confié à un séquestre, parce qu'on ne sait à qui cet objet doit être définitivement attribué.

A l'avance on connaît à quelle personne la restitution de dépôt devra être faite, mais on ne sait pas à quelle époque;

dans le séquestre, la personne à qui l'objet sera rendu est incertaine, et la restitution ne pourra être faite avant la fin de la contestation.

Le dépôt est fait en faveur du déposant ou des déposants qui ont un intérêt commun; le séquestre a lieu aussi dans l'intérêt des déposants, mais ceux-ci ont des droits opposés l'un à l'autre.

Le mot séquestre a deux significations distinctes : tantôt il indique le contrat, tantôt la personne entre les mains de laquelle la chose est remise. Suivant Modestin, ce nom viendrait de ce que le séquestre suit en quelque sorte ceux qui sont engagés dans l'instance. « Dictus ab eo quod occurrenti aut quasi sequenti eos qui contendunt, committitur. » (Loi 110. Dig. *De reb. signif.*)

D'après la Loi 6, Dig. *Depositum*, la chose remise au séquestre semblera devoir être apportée par plusieurs, « quod a pluribus traditur. »

En effet, comme il s'agit d'une chose litigieuse, il est évident que le séquestre est fait dans l'intérêt de deux ou de plusieurs personnes qui se disputent l'objet.

Comme le dépôt, le séquestre doit par nature être un contrat de bienfaisance, c'est-à-dire gratuit pour le séquestre, qui ne doit tirer aucun avantage du service qu'il rend. Mais dans les deux cas, et avec toutes les réserves que nous avons faites, une convention de salaire peut être ajoutée au contrat.

Lorsque le séquestre est gratuit, on doit appliquer toutes les règles du dépôt. (L. 5, § 1. Dig. *Depositum*.)

Mais, lorsqu'il est salarié, on doit faire les mêmes distinctions que nous avons proposées pour le dépôt, et c'est surtout au point de vue de l'étendue de la responsabilité qu'on doit tenir compte de la convention d'un salaire.

Une différence très-importante entre le dépôt et le séquestre résulte de la comparaison des Loi 17, § 1. Dig. *Depositum*, et Loi 1, § 39, Dig. *De acquir. vel amitt. possess.*

Dans le séquestre, la possession de la chose passe au gardien,

tandis que, dans le dépôt proprement dit, le dépositaire n'a qu'un droit de détention.

Le motif de cette différence est facile à comprendre. En droit romain, l'usucapion n'était pas interrompue par la demande en justice, *litis contestatio*; elle continuait à courir au profit de celle des parties qui était en possession au moment du procès. De sorte que, dans une action en revendication, le demandeur avait intérêt à faire cesser le cours de l'usucapion, et il obtenait ce résultat par la translation de la possession au séquestre.

Lorsqu'un dépôt a été fait par plusieurs personnes, nous avons dit que, si la chose était divisible, chacun des déposants avait le droit de retirer la portion à lui appartenant; dans le séquestre, au contraire, quelle que soit la nature de l'objet, le gardien ne peut le restituer ni en partie ni en totalité.

Le dépositaire peut, sans attendre la réclamation du déposant, rendre la chose déposée; le séquestre ne le peut pas, et en cela son obligation est plus étendue que celle du dépositaire. (L. 5, § 2. Dig. *Depositum*.)

Une chose peut être mise sous séquestre, par suite d'un accord des différentes parties qui sont en contestation relativement à cette chose; dans ce cas, on dit que le séquestre est volontaire, et si toutes les parties s'entendent de nouveau pour reprendre la chose, le gardien doit la rendre.

Souvent le séquestre, au lieu d'être volontaire, est ordonné par le juge. On dit, dans ce cas, que le séquestre est judiciaire. C'est dans notre ancien droit français qu'on trouve l'origine de ce pouvoir attribué au juge d'ordonner le séquestre. « Quand les preuves des possessions sont incertaines, dit Loysel, ou y a crainte que l'on ne vienne aux mains, la complainte est fournie et les choses contentieuses séquestrées. » (Loysel, *Inst. Cout.* Liv. IV, Tit. IV, § 29, n° 768.)

Le droit romain n'a pas connu le séquestre judiciaire. Cependant, nous avons vu que le dépôt d'un corps certain indivisible ayant été fait par plusieurs, ou par une personne représentée ensuite par divers héritiers, le dépositaire ne doit pas rendre le dépôt au réclamant, lorsque celui-ci refuse de lui donner caution.

En ce cas, il doit déposer la chose dans un temple ou autre lieu public, où l'objet devra être conservé jusqu'à ce que les droits des différents réclamants aient été déterminés. On pourrait considérer le temple, devenu ainsi dépositaire, comme une sorte de séquestre judiciaire imposé aux parties, non par le juge, mais par la loi.

Le droit romain confond les deux contrats; c'est au titre *Depositum*, dans des lois qui s'occupent du dépôt, qu'il est fait mention du séquestre. On considère que c'est un contrat de dépôt, avec certaines modifications qui résultent de l'intention des parties contractantes et du but particulier qu'elles se sont proposé.



DROIT FRANÇAIS

INTRODUCTION

EXPOSÉ DE LA MATIÈRE

NOTIONS PRÉLIMINAIRES

Nous avons pris pour sujet de cette Thèse la responsabilité des Compagnies de chemins de fer en matière de transports.

Dans une question de cette nature, l'étude de la jurisprudence doit prendre nécessairement une importance considérable, et nous aurons à examiner une partie des controverses auxquelles donnent lieu les décisions, quelquefois contradictoires, de nos Tribunaux; mais ce que nous voudrions avant tout, ce serait dégager les principes juridiques qui nous semblent devoir servir de base à la doctrine.

D'abord nous rechercherons quelles sont les obligations des chemins de fer d'après le Code civil, d'après le Code de commerce, et d'après l'ensemble des dispositions spéciales qui les régissent.

Les mêmes lois fondamentales nous donneront les

obligations de ceux qui traitent avec les Compagnies de chemins de fer.

Après avoir ainsi précisé les obligations respectives de chacune des parties en présence, nous examinerons la responsabilité qui leur incombe, dans quelles conditions et avec quelle étendue se produisent ces responsabilités. Nous nous occuperons enfin de l'exercice même de l'action en responsabilité.

Notre travail comprendra donc trois parties distinctes :

1^{re} PARTIE. — Étude des obligations des Compagnies de chemins de fer et de ceux qui traitent avec elles.

2^e PARTIE. Étude de la responsabilité.

3^e PARTIE. — Étude de l'action en responsabilité.

L'étude de la responsabilité, qui fait l'objet même de notre Thèse, sera par cela seul celle qui comportera le plus de développements.

Elle comprendra :

1^o La responsabilité en matière de transport de voyageurs : *Mort, blessures, retard.*

2^o La responsabilité en matière de transport de bagages et marchandises : *Pertes, avaries, retard.*

L'auteur d'une brochure (1) publiée en 1860 sur les juridictions en matière de transports intitulait le premier

(1) M. Cerrais.

chapitre de son travail : *Des lois qui vieillissent*. Nous n'avons pas besoin de dire notre profond respect pour les lois de notre pays; mais en songeant à quelques-unes des dispositions que nous avons à examiner, nous ne pouvons nous empêcher de nous demander s'il n'y avait pas des lois qui sont trop vieilles, et nous concevions l'espoir de voir un jour une législation nouvelle conforme à des besoins nouveaux.

D'ordinaire on répond à ce reproche que nous faisons à notre législation, que les principes du Code de Commerce s'appliquent naturellement aux Compagnies de chemins de fer comme aux autres entrepreneurs de transports, et les meilleurs esprits se déclarent satisfaits de la théorie juridique du contrat de transport telle qu'elle a été admise dans nos Codes. Mais ce n'est pas cette théorie que nous trouvons mauvaise, les vrais principes juridiques ne vieillissent jamais; ce que nous trouvons regrettable, c'est la situation spéciale qui est faite aux Compagnies, et, loin de nous plaindre du droit commun en matière de transports, c'est ce droit commun que nous voudrions appliquer.

Le voiturier dont s'occupent nos Codes est un commerçant qui exerce librement, au mieux de ses intérêts, le genre de commerce qu'il a choisi. Il peut transporter qui il veut, ce qu'il veut, dans les conditions qui lui plaisent; il est maître des prix qu'il prétend exiger, et pour les modifier il suit la loi commerciale de l'offre et de la demande. Selon les circonstances, le voiturier abrège ou augmente les délais de route et règle les conditions de sa responsabilité. Le contrat de transport, le seul que nos législateurs aient connu, est un contrat où

chaque des parties en cause stipule librement. Toutes les clauses qu'il leur plaît d'y introduire produisent entre elles l'effet absolu d'une loi. Les contractants n'ont d'autres restrictions que celles qui s'imposent à tous, et pourvu que leur convention ne soit contraire ni aux lois, ni aux bonnes mœurs, ni à l'ordre public, elle est absolument valable, et les parties sont liées par l'obligation contractuelle qu'elles ont conclue.

On pourrait être tenté de comparer nos Compagnies de chemins de fer aux anciennes grandes Compagnies de messageries, les Messageries Nationales par exemple.

Cette comparaison ne serait pas exacte. Les Messageries Nationales, dont le service pouvait sans doute être considéré comme un service public, n'étaient nullement tenues d'exiger de deux personnes faisant le même trajet, dans les mêmes conditions, un même prix de transport : le commis-voyageur, client habituel, payait souvent moins cher que le touriste, voyageur d'occasion. On avait pu, au mois de juillet, aller de Paris à Rouen pour un prix déterminé ; au mois d'août, époque des vacances, les voyageurs étant plus nombreux, il fallait payer plus cher. Le public n'était d'ailleurs averti de ces modifications que quand il se présentait au guichet ; quelquefois des affiches annonçaient des prix de concurrence, mais jamais un relèvement des prix. On n'était sûr de partir que si on avait une place retenue, et trop souvent celui qui payait plus cher partait avant les autres. Les Compagnies de transport créées dans ces conditions jouissaient du droit commun, de la liberté

en matière de conventions; elles en jouissent encore aujourd'hui.

Les Compagnies de chemins de fer sont placées dans une situation absolument différente. Elles ne sauraient refuser un transport; elles doivent le faire dans des conditions qu'elles ne peuvent discuter au moment où il leur est demandé; le prix et le délai sont fixés dans un tarif homologué et inflexible. La loi de l'offre et de la demande n'existe pas pour les chemins de fer.

Nous examinerons successivement toutes ces dérogations au droit commun imposées aux Compagnies en vertu des ordonnances et des cahiers des charges.

Le Code civil et le Code de commerce, que l'on doit appliquer aux Compagnies de chemins de fer considérées comme voituriers, n'ont certainement pas été faits pour des entreprises que le législateur n'a pas connues et ne pouvait connaître; les lois et ordonnances plus nouvelles, les cahiers des charges, n'ont remédié à cet état de choses que d'une façon fort incomplète. La situation prévue par la loi de 1842, par l'ordonnance de 1846, n'est pas celle qui existe aujourd'hui, encore moins celle qui existera dans dix ou quinze ans.

Pour justifier toutes ces dérogations au droit commun, toutes ces charges multiples qui sont imposées aux Compagnies de chemins de fer, on invoque en général le monopole dont jouissent ces Compagnies. On dit qu'il ne suffit pas qu'elles soient soumises aux règles de droit commun qui régissent l'industrie qu'elles exercent.

Partout où il n'en existe pas, on demande avec instance la création d'un chemin de fer, alors même qu'il

est certain que la ligne nouvelle sera improductive. Dès que la ligne est en exploitation, on crie au monopole et on proteste au nom de la concurrence.

Quel est donc le monopole contre lequel s'élèvent tant de réclamations ?

Le monopole est le privilège exclusif d'un citoyen ou d'une société sur toute autre personne, de vendre ou d'acheter, de faire une entreprise spéciale.

Nous citerons un exemple bien connu en France : l'État a le monopole de la vente du tabac et des allumettes ; quiconque voudrait exercer ce commerce, non-seulement serait exposé à une action en dommages-intérêts vis-à-vis de l'État, mais encore à une action pénale.

Celui qui a un monopole ne peut avoir de concurrents ; il est seul à exercer telle ou telle industrie.

Or, tout le monde en France peut exercer l'industrie des transports ; les Compagnies n'ont donc pas un monopole dans le sens absolu que nous venons de rappeler.

Ont-elles le monopole plus restreint du transport spécial d'un lieu à un autre ? Peut-on dire, par exemple, que la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée ait le monopole des transports de Paris à Marseille ? Non, car pour effectuer ces transports, il est possible, et légal à coup sûr, de se servir de la voie de terre, de la voie navigable, ou, en faisant un détour, de passer par une autre ligne de chemin de fer.

La Compagnie a-t-elle du moins le droit de se servir seule de la voie qu'elle a construite à ses frais ? S'il en était ainsi, il n'y aurait pas lieu de dire qu'on se trouve en présence d'un monopole, car être seul à pouvoir

usé de son bien; c'est là le véritable thème de la notion de la propriété, et il n'y a rien qui soit contraire au droit d'autrui. Mais les Compagnies n'ont pas même ce droit exclusif d'être seules à jouir de ce qui leur appartient, et la voie ferrée construite par la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée peut servir à d'autres qu'à son propriétaire.

En effet, l'article 61 du cahier des charges porte que « le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges. »

Ces nouvelles Compagnies ont la faculté, moyennant les tarifs de péage et l'observation des règlements de police et de service établis, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer.

On peut donc, avec l'autorisation du Gouvernement, faire concurrence à une ligne de chemins de fer en se servant de la propre voie de celle-ci.

Parallèlement à une ligne existante, on peut en construire une autre qui desservira au moins les mêmes points extrêmes, et rien ne pourrait empêcher la concurrence entre elles.

Les Compagnies de chemins de fer ont à lutter tous les jours contre la concurrence de la voie de terre et de la voie navigable :

Concurrence et monopole sont deux termes qui se contredisent; donc les Compagnies de chemins de fer n'ont pas de monopole.

En droit, il nous semble impossible de soutenir l'existence d'un monopole. Mais, dira-t-on, on se trouve en

présence d'un monopole de fait, résultant de l'immense matériel et des ressources considérables dont les Compagnies peuvent disposer.

Dire que les Compagnies sont riches et puissantes, ou dire qu'elles ont un monopole, c'est déjà une différence considérable ; car il n'est rien de plus respectable que la richesse et la puissance légitimement acquises, surtout si l'on songe qu'en définitive cette richesse a été constituée par l'épargne d'un grand nombre de citoyens, et qu'elle deviendra plus tard le patrimoine de tous.

Mais cette puissance est-elle dangereuse pour le bien public ? Ne pourrait-on pas, au contraire, dire que plus les Compagnies seront puissantes, plus elles seront en mesure d'abaisser leurs tarifs ?

L'administration française et nos législateurs n'ont pas adopté cette manière de voir.

On reconnaît que le but à atteindre, c'est l'abaissement des tarifs ; mais on cherche à arriver à ce résultat en provoquant la concurrence entre les chemins de fer et les voies navigables, qui sont de la part du Gouvernement l'objet de très-grandes faveurs.

Souvent on compare les prix de transport par la voie navigable et ceux qui sont demandés par le chemin de fer. Rien n'est plus inexact qu'une pareille comparaison : le batelier n'a pas construit le canal, il ne paye pas son entretien, et souvent il est dispensé de tout droit de péage. L'État, après avoir construit le canal ou amélioré la voie navigable naturelle, après avoir construit les quais dans les villes, entretient tous ces ouvrages, et l'entrepreneur du transport n'a à fournir que son bateau. La Compagnie de chemin de fer doit, au contraire, assurer l'amortisse-

ment du capital engagé dans la construction, payer l'entretien de ses voies, et, pour arriver à ce résultat, elle ne dispose que d'une période de temps limitée par la durée de la concession.

Nous pouvons conclure que le monopole de fait dont on signale l'existence rencontre, dans les voies navigables, des concurrences puissantes, et nous répéterons encore une fois que les mots *monopole* et *concurrence* s'excluent l'un l'autre, que les Compagnies, liées par le contrat qui les a constituées, ont dû renoncer à la liberté commerciale, et qu'elles ne jouissent pas du droit commun.



PREMIÈRE PARTIE

OBLIGATIONS

DES

COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

ET DES

PERSONNES QUI TRAITENT AVEC ELLES

CHAPITRE 1^{er}.

NOTIONS GÉNÉRALES SUR LE CONTRAT DE TRANSPORT.

Le projet de Code civil contenait un article ainsi conçu : « *Le marché fait avec des voituriers par terre et par eau, est un contrat mixte qui participe de la nature du contrat de louage et de celui de dépôt.* »

La section de législation du Tribunal, par un scrupule que n'ont pas toujours eu les rédacteurs du Code, demanda que cet article fût supprimé, comme ne contenant qu'une définition purement théorique.

Cet article, qui en réalité ne définit pas le contrat de transport, indique cependant le caractère juridique mixte dont il est revêtu, et on comprend que le législateur ait pu hésiter, ne sachant s'il devait s'en occuper au titre du louage ou au titre du dépôt et du séquestre.

Le Conseil d'État, dans la séance du 28 nivôse an XII, décida que les articles relatifs au contrat de transport figureraient au titre du louage; l'article 1779 classe en effet l'entreprise de transports parmi les différentes espèces de louages d'ouvrage et d'industrie.

On peut définir ce contrat : « Une convention par laquelle une personne s'engage à transporter ou à faire transporter d'un lieu dans un autre, soit des personnes, soit des marchandises, moyennant un prix déterminé qu'une autre personne s'oblige à payer. » Le voiturier loue ses services et devient le dépositaire des objets qu'on lui confie; celui qui traite avec lui s'oblige à lui payer un prix. Ce contrat suppose donc : 1° un voiturier; 2° quelqu'un qui traite avec lui; 3° une personne ou une chose à transporter; 4° un prix à payer; 5° s'il s'agit d'une chose, une personne qui la reçoit.

Le contrat est : 1° synallagmatique, car il produit des obligations réciproques; 2° à titre onéreux, car chacune des parties en tire un avantage; 3° consensuel, en ce sens qu'aucune forme solennelle n'est exigée pour sa formation; mais il est réel, en ce sens que les obligations ne peuvent naître avant la livraison au voiturier des objets qu'il doit transporter.

L'idée du contrat de transport, surtout lorsqu'il s'applique à des marchandises, amène à l'esprit l'idée de l'intervention au contrat de trois personnes distinctes : celui qui expédie la marchandise, l'expéditeur — celui qui la transporte, le voiturier — celui à qui elle est envoyée et qui la reçoit, le destinataire.

En fait, la personne de l'expéditeur et celle du destinataire se confondent quelquefois. J'envoie un objet de ma maison de ville à ma maison de campagne, de mon magasin de Paris à

mon magasin de Lyon : je suis à la fois expéditeur et destinataire.

Plus souvent ces deux personnes sont distinctes : Un vendeur expédie à son acheteur la marchandise vendue; une maison de commerce, unique expéditeur, envoie ses produits à tous les destinataires différents qui ont traité avec elle.

En droit, la personne de l'expéditeur et celle du destinataire se confondent, car le contrat de transport est un contrat synallagmatique bilatéral, dans lequel n'interviennent que deux parties ayant un intérêt distinct.

Le destinataire peut invoquer directement le contrat, parce qu'il a été passé pour lui, dans son intérêt, par l'expéditeur agissant comme son mandataire ou son gérant d'affaires.

Si l'expéditeur n'a agi que d'après les instructions et les ordres du destinataire, c'est un mandataire qui stipule pour son mandant. Une personne envoie une bourriche de gibier à quelqu'un qui ne s'y attend pas; elle a agi à l'insu du destinataire dont elle a géré l'affaire en stipulant pour lui au mieux de ses intérêts.

Le destinataire invoque le contrat tel qu'il a été passé entre l'expéditeur et le voiturier; il est donc évident qu'il ne peut le critiquer et le modifier à l'encontre de ce dernier. S'il veut profiter de ce contrat, il doit payer le prix du transport tel qu'il a été déterminé entre les deux parties contractantes. Il ne pourrait, sans violer le contrat qui fait loi entre les parties, prétendre que le prix est exagéré et demander une diminution; mais il peut opter entre deux décisions différentes, ou accepter le contrat avec toutes ses clauses, ou ne pas profiter de l'avantage qui a été stipulé pour lui en refusant de recevoir l'objet qui lui est offert. Dans ce dernier cas, le voiturier ne peut s'adresser qu'à l'expéditeur avec lequel il a traité. Si une contestation s'élève par suite du refus du destinataire, celui-ci ne peut être mis en cause que par l'expéditeur agissant en cas de mandat au moyen de l'action du mandataire contre son mandant.

Le contrat passé entre l'expéditeur et le voiturier est définitif;

Les parties sont liées : le voiturier a droit d'exiger le prix convenu, et si l'expéditeur empêche la réalisation du contrat en ne livrant pas la marchandise à expédier, le voiturier, qui a pris des mesures pour effectuer ce transport, et a pu refuser d'autres marchandises offertes, en espérant un bénéfice légitime, a droit à des dommages-intérêts par suite de la non-exécution des obligations de l'expéditeur.

Il nous a paru essentiel de bien préciser tous ces points, car nous aurons à examiner plus loin une question importante résolue par la jurisprudence dans un sens qui nous semble contraire à ces principes.

Avant de terminer ces notions préliminaires, il est bon de faire observer que les mots voiturier, entrepreneur de transports, commissionnaire de transports, sont des termes que l'on emploie souvent l'un pour l'autre et qui cependant n'ont pas une signification identique.

Le voiturier et l'entrepreneur de transports sont les personnes qui elles-mêmes exécutent, ou bien, ce qui est la même chose, font exécuter par leurs agents et avec leur matériel les transports qui leur sont demandés. Les deux expressions peuvent donc être prises indifféremment l'une pour l'autre.

Au contraire, le commissionnaire, dans le sens précis et juridique du mot, est un intermédiaire qui se place entre l'expéditeur et le voiturier.

Je veux faire transporter une caisse de Paris à Marseille ; je puis m'adresser directement à la Compagnie du chemin de fer et traiter avec elle : le contrat se forme directement entre le voiturier et l'expéditeur.

Je puis m'adresser à une tierce personne qui s'engage à me faire transporter ma caisse à Marseille par la Compagnie du chemin de fer : dans cette hypothèse, j'aurai à payer à cet intermédiaire :

- 1° Tous les frais qu'il aura lui-même payés au voiturier ;
- 2° Une indemnité débattue à l'amiable et qui représentera la rémunération légitime du service qu'il m'aura rendu.

Il serait désirable que ces deux éléments du prix total dû au commissionnaire de transports fussent toujours distingués et précisés; car alors le commissionnaire reste dans son rôle d'intermédiaire. Il a mis en relations l'expéditeur et le voiturier, le contrat de transport est fait entre cet expéditeur et ce voiturier, qui pourront agir réciproquement l'un contre l'autre en vertu du contrat.

Si, au contraire, le commissionnaire, ou plus exactement le prétendu commissionnaire, ne fait pas cette distinction, il y a en réalité deux contrats successifs, un passé entre l'expéditeur originaire et le tiers qui s'interpose entre lui et le voiturier, et un autre entre cet intermédiaire et le voiturier. Celui-ci ne connaît que l'expéditeur qui est vis-à-vis de lui, c'est-à-dire le prétendu commissionnaire.

Quand nous nous trouverons en présence de ce qu'en pratique on appelle le groupage, nous verrons quelles conséquences il y a lieu de tirer de ces distinctions.

Lorsque je traite à Paris pour le transport d'un ballot de marchandises à destination de Marseille, le trajet à parcourir se trouve tout entier sur le réseau d'une seule Compagnie, celle du Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui agit comme un voiturier ordinaire portant lui-même à destination le colis qui lui est confié.

Mais si je veux, habitant de Lille, faire transporter un ballot de marchandises de Lille à Marseille, je m'adresse toujours à la Compagnie qui est auprès de moi, à celle des chemins de fer du Nord. Mais je lui demande un double service; elle devra agir : 1° comme voiturier pour porter le colis jusqu'à Paris; 2° comme commissionnaire de transports pour trouver une autre Compagnie qui se charge de porter le même colis à sa destination définitive.

Nous aurons à examiner quelles difficultés peuvent naître de cette double qualité de voiturier et de commissionnaire que, le plus souvent, les Compagnies de chemins de fer sont forcées de prendre, et nous rechercherons à quels principes juridiques il convient de recourir en cas de conflits.

Sans insister davantage sur les notions générales du contrat de transport, nous pouvons formuler une première conclusion et dire :

« Dans le cas où le voiturier est une Compagnie de chemins de fer, le contrat de transport, au lieu de résulter de la libre volonté des parties, s'impose au contraire à toutes deux dans ses conditions essentielles, notamment en ce qui concerne les prix et les délais, et malgré leur consentement mutuel, les parties contractantes ne sauraient se soustraire à des règles qui leur sont imposées. »

Celui qui traite avec une Compagnie de chemins de fer perd un droit bien cher au public français, le droit de marchander.

En examinant la question des tarifs, nous verrons comment et à la suite de quelles formalités sont établis les prix de transport.

CHAPITRE II

OBLIGATIONS DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER EN MATIÈRE DE TRANSPORT.

Nous avons dit dans les notions préliminaires que le voiturier dont s'occupent nos Codes avait la plus entière liberté pour débattre les clauses d'un contrat de transport; il n'a à se préoccuper que des obligations qu'il a bien voulu contracter. Il serait dès lors difficile de faire à l'avance, et en dehors des articles 1782 à 1786 du Code civil, de quelques règlements particuliers, comme la loi du 25 mars 1817 (art. 115 et suivants), des articles 96 et suivants du Code de commerce, une étude sérieuse des obligations du voiturier, car toutes ces questions ne pourraient être que des questions d'interprétation de contrat. Il n'en est pas de même pour les chemins de fer; la loi du 15 juillet 1845, l'ordonnance de 1846, les cahiers des charges de 1857-1859, créent aux Compagnies de chemins de fer une situation particulière que l'on peut exactement préciser.

Quels sont les motifs qui légitiment cette situation exceptionnelle?

Le législateur, dit-on, devait empêcher que ces puissantes Compagnies, usant d'une liberté tempérée seulement par les principes du droit commun, ne puissent devenir « les souverains arbitres du commerce, soit en exerçant elles-mêmes, dans des conditions qui eussent rendu toute concurrence im-

possible, tel ou tel genre de commerce ou d'industrie autre que l'industrie des transports, soit en fixant, à leur gré, le prix du transport, de façon à favoriser les uns au détriment des autres (1). »

Si, en effet, la liberté laissée aux Compagnies de chemins de fer devait avoir des résultats aussi fâcheux, ce qui d'ailleurs ne nous semble pas démontré, le législateur aurait bien agi en les considérant presque comme des établissements insalubres soumis à des lois exceptionnelles.

Mais est-il possible de chercher les motifs d'une réglementation dans ce fait seul qu'il s'agit d'une industrie puissante? N'est-ce pas, en effet, une loi du commerce que « les petits sont de tout temps les victimes des grands? » et ne voyons-nous pas de nos jours d'immenses établissements parisiens causer la ruine de petits et même de grands magasins placés dans leur voisinage? Cependant, nous ne voyons pas qu'on fasse et nous ne pensons pas qu'on puisse faire une loi pour soustraire au droit commun les établissements du Bon-Marché ou du Louvre. Il n'y avait pas davantage de loi à faire parce que les entreprises de messageries succombaient devant les Compagnies de chemins de fer, ou subissaient la nécessité d'une transformation de leur industrie.

Ce qui explique et légitime les restrictions mises par l'État à la liberté des Compagnies de chemins de fer, c'est que celles-ci n'ont pu naître et s'établir et ne peuvent exister qu'avec le concours de l'État.

Déclaration d'utilité publique afin de rendre possible la construction des lignes par expropriation, concours financier sous forme de subvention ou de garantie d'intérêts pour consolider leur crédit, voilà ce que l'État assure aux Compagnies et ce qui lui donne en même temps le droit de leur imposer des conditions.

Les cahiers des charges sont des contrats entre l'État et la Compagnie, et les obligations qui en résultent sont des obli-

(1) M. Bonnet, Thèse de doctorat, Paris, 1878.

gations contractuelles. D'un côté l'État, en vue de certains avantages pour lui ou pour le public, a accordé des conditions spéciales; mais de son côté, et en vue d'avantages d'une autre nature que l'État pouvait lui accorder, la Compagnie se soumet à certaines restrictions à la liberté dont elle aurait dû jouir d'après le droit commun.

Aucun chemin de fer ne peut exister qu'en vertu d'une concession accordée par le Gouvernement. « Le Ministre des Travaux publics, au nom de l'État, concède à..... les lignes ci-après..... » Tel est le préambule de tous les actes de concession.

Cet acte n'est valable que s'il est ratifié par une loi. Dans des conditions déterminées, la loi a pu être remplacée par une ordonnance royale ou par un décret; nous n'avons pas à examiner ici cette partie de notre législation, il nous suffit d'en rappeler le point de départ, la loi du 3 mai 1841 remise en vigueur par une loi du 27 juillet 1870.

Pour les chemins de fer d'intérêt local, c'est-à-dire pour les lignes d'embranchements dont la construction est assurée pour la plus grande partie par les ressources locales, la concession est accordée par le Préfet agissant au nom du Département, et cet acte est ratifié par le Conseil général. Mais l'utilité publique est déclarée, et l'exécution est autorisée par décret délibéré en Conseil d'État sur les rapports des Ministres de l'Intérieur et des Travaux publics. (Art. 3 de la loi du 12 juillet 1855.)

Il résulte, en outre, de la loi du 10 août 1871 sur les Conseils généraux, que ceux-ci « statuent définitivement sur la direction des chemins de fer d'intérêt local, mode et conditions de leur construction, traités et dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation. »

L'intervention du Gouvernement ne serait pas nécessaire, premièrement, si une subvention ne lui était demandée; secondement, si la ligne pouvait être construite sans qu'il fût besoin d'acquiescer des terrains par voie d'expropriation. La concession subsisterait en vertu de l'acte consenti par le Conseil général et

elle s'appliquerait en vertu du cahier des charges discuté entre ce Conseil et la Compagnie concessionnaire.

Dans le même ordre d'idées, un particulier disposant de capitaux suffisants, ayant acquis à l'amiable les terrains nécessaires, et s'étant soumis aux prescriptions du Gouvernement et du Département pour la traversée des chemins, routes et cours d'eau, pourrait établir un chemin de fer et l'exploiter sans qu'il fût possible de lui imposer un cahier des charges. Il n'y a guère que des chemins miniers qui se trouvent dans ce cas.

Pendant longtemps, les Compagnies concessionnaires n'ont pas eu le même cahier des charges ; il y avait de grandes ressemblances ; mais en fait on pouvait dire : Autant de concessions, autant de cahiers des charges.

Mais en 1857-1859, un même cahier des charges fut imposé à toutes les Compagnies, et, depuis cette époque, les différences ne portent que sur des points de détail (1).

C'est ce cahier des charges qui, en rendant uniformes les obligations de toutes les Compagnies de chemins de fer, permet de préciser les dérogations au principe de la liberté du commerce et de l'industrie, dérogation que l'industrie des transports par chemins de fer est tenue de subir.

Nous allons examiner successivement les obligations imposées aux Compagnies.

PREMIÈRE OBLIGATION.

Une Compagnie de chemins de fer est tenue d'accepter tous les transports qui lui sont demandés ; elle ne peut refuser son concours ; l'article 49 du cahier des charges est ainsi conçu :

« La Compagnie sera tenue d'effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, les transports de marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui seront confiés. »

(1) Certaines Compagnies ne sont pas encore tenues de chauffer les trains des voyageurs.

Le voiturier ordinaire transporte ce qu'il veut, voilà le principe ancien et général. Le chemin de fer transporte ce qu'on veut, voilà le principe contraire.

La Compagnie, ainsi placée dans une situation spéciale, ne peut se refuser à encourir des responsabilités inhérentes à certains transports, responsabilités dont, libre, elle ne voudrait pas se charger.

En second lieu, les Compagnies ne sont pas non plus libres de fixer à leur gré l'heure de l'ouverture et de la fermeture des gares. Usant de tous les pouvoirs que lui confèrent certaines dispositions des cahiers des charges, l'Administration a réglementé de très-nombreux détails.

Nous devons cependant noter une exception à l'obligation générale d'accepter tous les transports : la Compagnie ne peut être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes. Mais, lorsqu'une Compagnie s'est organisée pour transporter des masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, elle doit, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous les expéditeurs qui en feront la demande. Nous retrouvons constamment l'application de ce principe que les Compagnies, mises à la disposition de tous, ne doivent faire de faveur à personne.

Il faut entendre par masse indivisible tout colis qui est conditionné de manière à ne pouvoir être divisé par le transporteur ; ainsi les liquides sont par leur nature des corps divisibles ; mais un tonneau, quel que soit son poids, est une masse indivisible, et une Compagnie de chemins de fer peut en refuser le transport, si ce poids dépasse 5,000 kilogrammes.

La Cour de cassation, dans un arrêt du 31 décembre 1873, a posé ce principe en réformant un jugement du Tribunal de commerce de Besançon, en date du 6 avril 1871, qui avait admis qu'un tonneau de vin du poids de 9,338 kilogrammes était une masse divisible. Cette solution assez étrange n'est malheureusement pas la seule que nous aurons à reprocher à la juridiction consulaire.

Nous ne voulons pas pour le moment nous attacher à l'expli-

cation de ces mots, « sans tour de faveur, » qui sont inscrits dans l'article 49 du cahier des charges; nous aurons à y revenir en nous occupant des délais de transport, car il ne faudrait pas croire qu'un colis déposé à la gare de départ le matin du 1^{er} janvier doive nécessairement arriver avant un autre colis ayant la même destination, mais remis seulement le lendemain 2 janvier à la gare de départ.

Il est facile de comprendre qu'une Compagnie de chemins de fer soit forcée d'accepter un transport pour un point quelconque de son réseau; mais la Compagnie du chemin de fer du Nord, par exemple, peut-elle être tenue d'accepter un colis à destination de Marseille? ou bien peut-elle dire au public : La gare extrême de mon réseau dans cette direction étant Paris, je ne transporterai les colis qui me seront confiés que jusqu'en ce lieu; là je livrerai la marchandise à un destinataire intermédiaire qui m'aura été désigné à l'avance et qui fera la réexpédition pour Marseille?

On comprend, en effet, qu'une Compagnie puisse ne pas vouloir s'engager au delà de ce qu'elle-même peut faire.

La Cour de cassation, dans un arrêt du 24 février 1875, décide que l'interruption en cours de transport prohibée par le cahier des charges des concessions de chemins de fer aurait lieu si, au point de jonction de deux lignes en prolongement, devait se trouver un destinataire chargé de recevoir les marchandises arrivant par l'une de ces lignes et de les réexpédier sur l'autre.

Cet arrêt de la Chambre des requêtes s'appuie sur le paragraphe 5 de l'article 61 du cahier des charges, ainsi conçu :

« Les Compagnies sont tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu. »

En fait, les Compagnies de chemins de fer sont sur un grand nombre de points liées l'une à l'autre par des conventions désignées sous le nom de conventions de trafic, et elles ont mis à la disposition du public des tarifs comprenant ces changements d'un réseau à l'autre. Elles ne pourraient donc pas aujourd'hui, en

dehors des conditions requises pour les modifications de tarifs que nous examinerons par la suite, refuser d'accepter les transports passant d'un réseau à un autre; mais en droit, si nous supposons que la Compagnie ne s'est pas liée elle-même, si elle n'a pas accepté volontairement d'autres engagements que ceux qui sont inscrits dans son cahier des charges, nous ne trouvons pas dans ce contrat la base d'une obligation aussi exceptionnelle et aussi grave que celle qu'on lui impose en la chargeant d'accepter un colis pour une localité qui peut être à 700 ou 800 kilomètres en dehors de son réseau, d'accepter à Dunkerque par exemple un colis pour une petite gare des Pyrénées-Orientales.

En effet, si, aux termes de l'article 49 du cahier des charges, une Compagnie est tenue d'effectuer tous les transports qui lui sont confiés, n'est-il pas de la dernière évidence qu'il s'agit d'un transport dont elle peut se charger elle-même? Le trajet de Lille à Marseille comprend deux transports, celui de Lille à Paris, celui de Paris à Marseille. On ne peut évidemment confier à la Compagnie du Nord un transport de Paris à Marseille. Peut-on exiger qu'elle se charge de le faire exécuter, c'est-à-dire de devenir elle-même un commissionnaire de transports? L'article 49 reste muet à cet égard; il dit seulement qu'une Compagnie ne peut refuser un transport qu'elle peut faire.

Mais la Cour de cassation n'a pas appuyé seulement sa doctrine sur l'article 49 limitatif des obligations à remplir sur le réseau concédé; elle se rejette sur l'article 61, ou plutôt sur les trois dernières lignes du paragraphe 5 de cet article 61.

Remarquons d'abord que cet article ne s'occupe en aucune manière de la question que nous cherchons à résoudre.

L'article 61, dont nous avons déjà parlé, a pour but de créer ce que j'appellerai une servitude de passage établie sur les voies d'une Compagnie au profit d'une autre. Nous le voyons, le monopole d'une Compagnie de chemin de fer ne consiste même pas, ainsi que nous l'avons déjà dit, à être seule à se servir de la voie qu'elle a construite. Le paragraphe 3 de l'article 61 s'exprime ainsi: « Les Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyen-

nant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchement et prolongement. »

Afin de permettre l'exercice de cette servitude réciproque, il est nécessaire que les lignes soient soudées l'une à l'autre, et le paragraphe 5 de l'article, prévoyant le cas où les deux Compagnies ne voudraient pas user de ce droit, décide que le service ne doit cependant pas être interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

L'article 61 ne dit donc point qu'une Compagnie sera tenue de promettre le fait d'autrui et de se constituer commissionnaire de transport.

Nous ne pouvons comprendre, nous l'avouons, comment la Cour de cassation a pu être amenée à considérer la ligne de Paris à Lyon-Méditerranée, par exemple, comme un embranchement ou un prolongement de la ligne du Nord.

Traitant à Lille avec la Compagnie du Nord, je n'ai, en vertu du cahier des charges, droit d'exiger que ce qu'elle peut faire ; je ne puis lui demander d'exploiter pour moi non-seulement le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, mais encore tous les autres réseaux français.

Pour nous résumer sur cette première obligation des Compagnies de chemins de fer, nous dirons qu'en vertu du cahier des charges une Compagnie ne peut refuser un transport qu'elle peut opérer elle-même, mais que ce n'est qu'en vertu des tarifs communs qu'elle a consentis avec d'autres Compagnies qu'elle s'est retiré le droit de refuser un transport impliquant transmission à un autre réseau.

La Cour de cassation admet, ainsi que nous l'avons vu, que l'obligation d'assurer des transports sur des lignes autres que celles faisant l'objet d'une concession déterminée, résulte de leur cahier des charges, et l'arrêt vise le paragraphe 5 de l'article 61 de ce cahier des charges, selon la Cour suprême. Cet article impose l'obligation absolue d'assurer la continuité de la

circulation. Il y aurait au moins, selon nous, une distinction à faire.

L'article 61 commence ainsi : « Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin. »

Le jour où l'État a traité avec la Compagnie du Nord, pour rester dans l'exemple que nous avons choisi, il stipulait que les wagons appartenant aux Compagnies futures concessionnaires d'embranchement et prolongement se greffant sur les lignes du Nord, pourraient et devraient circuler, à charge de réciprocité, sur les lignes du réseau du Nord.

Mais personne ne peut soutenir que l'article 61 vise des chemins de fer déjà existants, comme ceux de Paris à Marseille ou à Bayonne.

Si le législateur avait eu cette pensée, on l'eût dit expressément et on n'aurait point parlé au futur et au conditionnel. On eût stipulé, en termes précis, l'obligation pour le chemin de fer du Nord de faire circuler ses wagons sur toutes les lignes faites et à faire, et, réciproquement, d'admettre sur ses propres voies les wagons de toutes les autres entreprises.

Cette observation, qui n'a pour objet que de montrer combien est faible le prétendu argument tiré par la Cour suprême de l'article 61, ne saurait en aucune manière affaiblir la conviction où nous sommes que la Compagnie du Nord, par exemple, ne saurait être juridiquement contrainte, en vertu de son cahier des charges, de faire en dehors de son réseau œuvre de commissionnaire de transports.

DEUXIÈME OBLIGATION.

La deuxième obligation des Compagnies de chemins de fer résulte pour elles du deuxième paragraphe du même article 49 du cahier des charges : « Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arri-

vent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception. »

L'article 1785 du Code civil porte que les entrepreneurs de voitures publiques par terre et par eau, ainsi que ceux de roulages publics, doivent tenir registre de l'argent, des effets et des paquets dont ils se chargent. L'article 96 du Code de commerce oblige le commissionnaire, qui se charge d'un transport par terre ou par eau, à inscrire sur son livre-journal la déclaration de la nature et de la quantité des marchandises.

Ces articles ne sont que des applications particulières du principe général posé dans l'article 8 du Code de commerce, qui impose à tout commerçant l'obligation de tenir des livres.

Pour les Compagnies de chemins de fer, la disposition de l'article 49 du cahier des charges, que nous venons de citer, a une portée particulière : on veut prévenir ce qu'on appelle le tour de faveur.

Dans la pensée des rédacteurs de ce cahier des charges, il faut que chaque commerçant soit assuré de voir son colis expédié avant celui du commerçant voisin qui ne l'aurait apporté que postérieurement.

Les Compagnies sont donc obligées de tenir dans chaque gare deux registres spéciaux : le registre des départs et celui des arrivées. Ce sont deux sortes de livre-journal, mais qui ne sont pas cotés et paraphés comme les livres du commerce.

Nous aurons à revenir sur cette disposition lorsque nous rechercherons l'étendue des responsabilités et que nous aurons à nous occuper du calcul des délais.

TROISIÈME OBLIGATION.

La troisième obligation dont sont tenues les Compagnies de chemins de fer, en matière de transports, résulte encore de l'article 49 du cahier des charges, paragraphe 4 : « Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le

cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la Compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué. »

Si le voiturier est une Compagnie de chemins de fer, la lettre de voiture doit être faite en deux exemplaires. Cependant, dans le cas d'un seul exemplaire, il n'y aurait pas lieu d'appliquer la déchéance de l'article 1335 du Code civil, c'est-à-dire ne pas tenir cette lettre unique comme moyen de preuve valable; en effet, la rédaction d'une lettre de voiture n'est que facultative.

Dans la pratique, et par un usage à peu près constant, il n'est plus fait de lettre de voiture pour les transports par chemins de fer; les commerçants se contentent du récépissé que délivre la gare d'expédition. Il est même impossible, si on n'admet pas la transmission par endossement de la lettre de voiture, de trouver l'intérêt qu'un expéditeur pourrait avoir à en demander une. Mais, si elle n'est pas demandée, le récépissé doit être donné d'office, la Compagnie ne pouvant se charger d'un transport sans dresser ainsi un acte que l'on peut considérer comme le titre établissant le contrat, ou au moins en fournissant la preuve.

La loi du 13 mai 1863, article 10, vient corroborer la disposition impérative de l'article 49 du cahier des charges, en parlant du timbre du récépissé que les Compagnies de chemins de fer sont tenues de délivrer aux expéditeurs. Cette dernière disposition donne à l'obligation des Compagnies, en matière de récépissé, une certitude absolue; car d'après l'ordonnance de 1816, expressément modifiée sur ce point, le récépissé ne devait être délivré que sur la demande de l'expéditeur.

Nous n'avons pas ici à nous occuper des termes dans lesquels la lettre de voiture doit être rédigée, on n'a qu'à se conformer aux dispositions ordinaires du Code de commerce, sauf l'obligation du double original; mais nous devons examiner plus attentivement le récépissé de marchandises, qui, selon le rapporteur de la loi du 13 mai 1863, doit avoir les mêmes effets que la lettre de voiture.

D'après l'article 10 de la loi du 13 mai 1863 et l'article 49 du cahier des charges, le récépissé doit contenir :

- 1° La nature, le poids, la désignation du colis;
- 2° Le nom et l'adresse du destinataire;
- 3° Le prix total du transport;
- 4° Le délai dans lequel ce transport doit être effectué.

La rédaction de ce récépissé résulte, par conséquent, de la collaboration de l'expéditeur et de la Compagnie. Dans la pratique, le récépissé consiste dans une feuille imprimée dont les blancs sont souvent remplis, au moins partiellement, par l'expéditeur lui-même (1).

Le poids du colis est constaté par la Compagnie, qui fait le pesage à ses frais et avec les instruments qui doivent se trouver dans toutes les gares.

L'obligation d'avoir ces instruments résulte, pour les Compagnies, d'une circulaire ministérielle du 23 juin 1853.

En cas de contestation sur le poids, l'expéditeur ou le destinataire peut demander qu'un pesage supplémentaire soit fait contradictoirement avec lui, soit au départ, soit à l'arrivée; mais ce pesage est alors fait aux frais de celui qui l'a demandé (2).

Lorsque nous examinerons la question des tarifs, nous verrons quelle est l'importance de la nature et de la désignation des colis — ces renseignements sont donnés par l'expéditeur, c'est-à-dire par celui qui traite avec la Compagnie de chemins de fer; — nous examinerons ensuite les conséquences de la fausse déclaration.

En pratique, les Compagnies ne vérifient que très-rarement, et, en fait, elles sont le plus souvent dans l'impossibilité de faire

(1) En laissant aux expéditeurs le soin de remplir tout ou partie des blancs des récépissés, les Compagnies diminuent la durée du temps nécessaire à la remise d'une marchandise en gare.

2) « Toutefois, disent les tarifs généraux, les droits ne seront pas perçus si le pesage supplémentaire constate une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire. »

cette vérification. Comment, en effet, se rendre un compte exact de la nature d'une marchandise placée dans une caisse fermée hermétiquement et dans laquelle elle se trouve quelquefois même enveloppée d'une feuille de métal exactement soudée? Les Compagnies ne peuvent, en fait, demander à l'expéditeur de faire devant elles l'ouverture de ces colis pour en constater contradictoirement la nature. Elles en ont le droit, mais elles ne peuvent l'exercer.

Elles sont donc obligées de s'en rapporter sur ces points aux affirmations de l'expéditeur; elles ne sont cependant pas désarmées: l'article 50 du tarif général porte que si la Compagnie a des motifs de présumer la fraude dans les déclarations faites sur la nature de la marchandise, elle peut, soit au départ, soit à l'arrivée, exiger l'ouverture des colis. Procès-verbal est dressé de cette opération.

- Le récépissé doit contenir le nom et l'adresse du destinataire, ainsi que le prix total du transport. Lorsque nous examinerons la question des tarifs, nous verrons de quels éléments se compose ce prix total qui comprend:

Les droits de péage;

La taxe de transport proprement dite;

Enfin les frais accessoires, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage.

Le prix et le délai sont fixés par le choix du tarif que l'expéditeur adopte. Mais, ainsi que nous aurons à le développer longuement, toute la liberté de l'expéditeur se borne au choix du tarif; car du moment où il accepte tel ou tel tarif, il ne peut critiquer ni le prix que la Compagnie doit exiger, ni le délai dont elle peut disposer pour effectuer le transport; il ne pourrait, par exemple, demander un prix moins élevé en consentant une prolongation de délais.

Une demande de cette nature serait fort dans les goûts du commerce français en général, souvent disposé à accorder du temps pourvu qu'on lui prenne moins cher, et se refusant presque toujours à admettre que la vitesse est une chose qui coûte et qui doit être payée.



QUATRIÈME OBLIGATION.

La quatrième obligation imposée aux Compagnies de chemins de fer est celle d'effectuer le transport dans un délai déterminé; mais elle ne résulte pas d'un consentement, d'un accord mutuel des deux parties contractantes. Il n'en était pas ainsi autrefois.

Nous avons sous les yeux une lettre de voiture en date, au Havre-de-Grâce, du 15 novembre 1846. Les sieurs Louis et C^o, entrepreneurs de roulage général, s'engagent, moyennant un prix fixé, à déposer à la porte des magasins de M. Bernard, filateur à Mulhouse, quarante-six balles de coton dans le délai de vingt-deux jours.

Cette stipulation de délai résulte d'une offre faite par le voiturier et acceptée par l'expéditeur; c'est un délai contractuel. Au contraire, si nous supposons aujourd'hui le même transport exécuté par chemin de fer, la durée n'est plus à débattre, elle est indiquée dans le tarif choisi par l'expéditeur. Actuellement, les délais pour le transport des marchandises sont fixés par un arrêté ministériel du 12 juin 1866 qui remplace, en le complétant, l'arrêté du 15 avril 1859. En matière de délais, les principes sont posés par l'article 50 du cahier des charges :

- Toutes les expéditions en grande vitesse doivent être faites par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'elles aient été présentées à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train. Deux heures après l'arrivée du train, elles seront mises à la disposition des destinataires. »

Pour la petite vitesse, l'expédition doit être faite dans le jour qui suit celui de la remise.

- Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie, sans que ce maximum

puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres (1). •

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total qui doit être mentionné dans le récépissé délivré par la Compagnie à l'expéditeur comprend donc :

- 1° Le délai de remise et de chargement;
- 2° Le délai de route;
- 3° Le délai de livraison.

Le paragraphe 7 de l'article 50 du cahier des charges porte que *le délai total sera seul obligatoire pour la Compagnie*. Par conséquent l'expéditeur d'un colis en petite vitesse n'a pas le droit d'exiger que ce colis parte et fasse route tel ou tel jour. Pourvu qu'au jour prévu pour la remise en gare d'arrivée, le colis soit à la disposition du destinataire, il n'a pas à s'inquiéter de la manière dont le trajet a été effectué.

Ces différents délais, qui s'imposent aussi bien aux Compagnies qu'au public, sont des délais conventionnels en ce sens qu'ils résultent du cahier des charges, lequel doit toujours être considéré comme une charte dont les clauses ont été débattues entre la Compagnie concessionnaire et l'Administration.

Quand certains commerçants, dans l'enquête de 1863, demandaient que des délais de chargement plus courts fussent imposés par l'Administration, ils demandaient une chose que celle-ci n'avait pas le droit de faire.

Si une décision ministérielle du 9 septembre 1864 a autorisé la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée à réduire à deux heures le délai de chargement pour les expéditions composées d'un seul colis et pesant 10 kilogr., c'est que cette Compagnie

(1) L'arrêté du 12 juin 1866 a fixé l'étendue du parcours à faire en 24 heures à 200 kilomètres sur des lignes nominativement désignées, mais seulement pour les marchandises de 1^{re} et de 2^e séries ou payant le prix de la 2^e série.

avait bien voulu diminuer les droits qui résultaient pour elle de son cahier des charges en aggravant une des obligations auxquelles elle s'était soumise.

Toute décision ministérielle de cette nature doit être considérée comme la simple constatation d'un nouvel accord de l'Administration et d'une Compagnie pour arriver à une modification partielle, et peut-être momentanée, d'une clause du cahier des charges.

Dans quelques instants nous aurons à revenir sur cette idée fondamentale en nous occupant des tarifs.

Le délai de transport, ou plus spécialement le délai de route, doit dans certains cas se trouver augmenté du délai de transmission.

Quand le trajet n'a lieu que sur un réseau, le délai de route est celui de la durée du trajet calculé d'après la longueur des lignes à parcourir; mais, si le trajet doit être fait sur des lignes appartenant à des réseaux différents, le délai de route s'augmente des délais de transmission nécessaires pour la remise et le transbordement des marchandises d'un réseau sur un autre. Pour les marchandises de grande vitesse, le délai de transmission, d'après l'article 3 de l'arrêté de 1866, est de trois heures à compter de l'arrivée du train qui aura apporté ces marchandises au point de jonction, et l'expédition, à partir de ce point, doit avoir lieu par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes, dont le départ suivra l'expiration de ce délai.

Pour les transports à grande vitesse, le délai de transmission se trouve ainsi égal à celui de chargement; mais dans le cas où les deux lignes n'ont pas de gare commune, il est porté à huit heures, non compris le temps pendant lequel les gares sont fermées.

Ces délais de transmission sont laissés aux Compagnies pour qu'on ait le temps de procéder : 1° au déchargement; 2° à la reconnaissance, c'est-à-dire à la constatation de l'état des marchandises, à la vérification de leur poids, de leur conditionnement, à la constatation des avaries ou manquants survenus en

cours de route; 3° et enfin, au rechargement des marchandises dans un autre wagon.

Mais, si deux Compagnies successives se sont arrangées pour éviter ces transbordements et reporter au point d'arrivée définitif la constatation des avaries et leur répartition entre les entreprises qui ont concouru au transport, doit-on les considérer comme ayant renoncé par cela même au délai de transmission ?

Le Tribunal des Sables-d'Olonne, par un jugement du 30 août 1870, avait décidé que les Compagnies renonçaient ainsi au délai de transmission; mais la Cour de cassation a réformé cette décision. En effet, le délai sur lequel les expéditeurs doivent compter est, ainsi que nous l'avons déjà dit, le délai total. Or, en cas de transmission d'un réseau sur un autre réseau, l'article 3 de l'arrêté ministériel donne, sans aucune distinction ni restriction, aux Compagnies un délai supplémentaire de transmission. L'expéditeur n'a par conséquent pas à s'inquiéter des conditions effectives et en quelque sorte intérieures du transport de son colis; il n'a pas à rechercher si le transbordement a eu lieu, ou si les Compagnies ont pu, sous leur responsabilité, ne pas l'effectuer.

Pour les transports à petite vitesse, la durée du trajet est calculée, nous l'avons dit, à raison de vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres; mais, en outre, ne sont pas comptés les excédants de distance jusques et y compris 25 kilomètres.

Le délai de transmission est d'un jour.

Dans le décompte des délais, les journées sont toujours comptées de minuit à minuit.

Le troisième ou quatrième élément, selon les cas, du délai total est le délai de livraison. A ce sujet il y a deux cas à distinguer, selon que la livraison doit être faite en gare ou à domicile.

Pour les marchandises expédiées en grande vitesse, livrables en gare, elles sont mises à la disposition du destinataire deux heures après l'arrivée du train. Les expéditions arrivées la

nuit, sauf certaines denrées alimentaires, sont livrées deux heures après l'ouverture de la gare. (Art. 4 de l'arrêté ministériel.)

Sur la question de savoir si la livraison doit être faite deux heures après l'heure réglementaire d'arrivée du train, ou deux heures après son arrivée effective, il y a controverse.

La Cour de Paris, confirmant un jugement du Tribunal de commerce de la Seine, a, par arrêt du 23 mars 1860, décidé qu'il fallait tenir compte de l'heure réglementaire.

Par conséquent, un train ayant trois heures de retard, une Compagnie de chemins de fer est en faute de ne pas délivrer immédiatement des colis qui n'arriveront que dans une heure.

On justifie ou on essaye de justifier cette conséquence extrême en disant que l'article 4 ne parle que de l'arrivée, tandis que l'article 10, s'occupant de la petite vitesse, a soin d'ajouter que le délai de livraison commence après l'arrivée effective du train.

Répondons de suite que l'article 4, parlant de l'arrivée du train, a soin de ne pas mettre l'arrivée réglementaire, de sorte qu'il laisse au moins la question en suspens.

Pour compléter l'argumentation en faveur de la doctrine de la Cour de Paris, on a soin d'ajouter : « Que des règlements s'occupent bien plutôt d'une arrivée de droit que d'une arrivée de fait. » On dit aussi que, si on a choisi la grande vitesse, c'est que sans doute l'on est pressé et qu'il faut pouvoir compter sur l'heure d'arrivée réglementaire. Enfin, on ajoute que les expéditions en grande vitesse étant peu nombreuses, l'encombrement et la confusion ne sont pas à redouter.

Nous croyons, au contraire, avec M. Duverdy, que le délai de livraison, aussi bien quand il s'agit de la grande que de la petite vitesse, ne commence à courir qu'après l'arrivée effective du train.

L'argument à *contrario*, qui a séduit la Cour de Paris et que l'on tire de la présence du mot *effective* joint au mot *arrivée* quand il s'agit de la petite vitesse, ne vaut en tous cas que ce que valent les arguments à *contrario*, et, en le retournant, on peut dire qu'il est au moins aussi raisonnable de compléter le passage relatif aux transports à grande vitesse par celui où, revenant sur

les mêmes idées et les précisant davantage, le rédacteur de l'arrêté ministériel s'occupe de la petite vitesse et écrit le mot : *Arrivée effective.*

Dire qu'on n'a pas à craindre la confusion et l'encombrement par suite du petit nombre d'objets expédiés en grande vitesse, c'est là un argument de fait que l'expérience dément, et qui d'ailleurs n'a pas de valeur juridique.

Ce qui, selon nous, doit décider de la question, c'est le motif pour lequel on n'a pas laissé dans le vague la durée des délais de livraison ; on les a faits courts, mais on les a définis et limités à deux heures.

L'Administration a estimé qu'il fallait trois heures pour charger un train et deux heures pour le décharger. Ce temps a été jugé nécessaire pour que cette opération pût s'accomplir avec ordre et sans qu'il y eût de confusion à redouter. Cette régularité dans la distribution des colis est d'une utilité publique qui ne peut être compromise pour l'intérêt d'un particulier. Et si, en adoptant le système de la Cour de Paris, on force les Compagnies à procéder au déchargement des trains avec une précipitation regrettable, on ne tient pas compte de la pensée du règlement et on s'expose à des confusions que l'arrêté ministériel a voulu prévenir.

Nous avons déjà dit que le délai total est seul obligatoire, et ce principe absolu enlève beaucoup d'intérêt à la discussion qui précède. L'expéditeur doit en effet se dire : J'ai apporté mon colis à midi pour le train de trois heures ; le trajet, d'après la marche des trains, dure une heure, plus deux heures de livraison, mon colis doit être remis en gare d'arrivée à six heures. S'il ne l'est pas, je n'ai pas à m'inquiéter du moment où le retard s'est produit, et la responsabilité de la Compagnie est engagée.

Même en admettant que les Compagnies soient tenues de garantir l'arrivée des trains aux heures réglementaires, si nous supposons que le train ait eu dans l'espèce une heure de retard par cas de force majeure, la Compagnie, en ne délivrant les colis qu'à sept heures du soir, n'est pas responsable ; elle devrait avoir deux heures pour le déchargement, et elle a usé de ce droit.

Quand la livraison des marchandises expédiées en grande vitesse doit être faite à domicile, les règlements ministériels ne fixent pas de délais pour le factage. Il faut donc ajouter un certain temps qui est abandonné à l'appréciation du juge. (Cour de Cass., 22 août 1870.)

Sur ce point on s'est seulement rapproché du système anglais en matière de stipulation de délais.

Pour les expéditions en petite vitesse (art. 10), les marchandises expédiées en gare sont mises à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare; pour les marchandises expédiées à domicile, le délai de livraison est fixé par les tarifs homologués.

CINQUIÈME OBLIGATION.

Nous arrivons maintenant à l'étude d'une cinquième obligation qui donne à l'industrie des transports par chemins de fer un caractère spécial et bien exceptionnel.

Dans des temps particulièrement difficiles, en vertu de principes économiques dont l'expérience a fait justice, le pouvoir législatif a parfois édicté ce qu'on a appelé des *lois de maximum*. Il était interdit par ces lois d'exception à toutes les personnes s'occupant d'une industrie ou d'un commerce déterminé de vendre leurs marchandises au delà d'un certain prix. Les Compagnies de chemins de fer sont, en vertu de leur cahier des charges, soumises à une loi de maximum; elles ne peuvent à volonté élever le prix de leurs services.

Mais il y a encore une différence entre leur situation et celle que la loi du maximum faisait aux anciens commerçants. Ceux-ci ne pouvaient pas vendre au delà d'un certain prix; mais par contre ils avaient la faculté, dont ils étaient d'ailleurs peu disposés à se servir, d'abaisser leurs prix autant qu'ils le jugeraient convenable. Si l'échelle ascendante des prix leur était fermée à une certaine limite, l'échelle descendante leur était au contraire indéfiniment ouverte.

Les Compagnies de chemins de fer ne peuvent seules, et de leur plein gré, abaisser les tarifs qu'elles mettent à la disposition du public. Les abaissements de taxes sont soumis à des formalités très-précises ; ce n'est qu'après l'accomplissement de ces formalités et l'obtention d'une sanction administrative définie, l'*homologation*, que les taxes abaissées peuvent être appliquées.

Au premier abord il semblerait que, d'une part, la Compagnie dût, dans son propre intérêt, chercher à percevoir les prix les plus élevés, tandis que, d'un autre côté, il appartiendrait à l'Administration, qui représente l'intérêt du public, de chercher à imposer aux Compagnies les tarifs les plus bas. On ne voit donc pas bien la nécessité de l'intervention de l'Administration lorsqu'il s'agit d'abaisser les taxes. Il est vrai que dans bien des cas l'État, en concédant une ligne de chemins de fer, s'est engagé à fournir aux capitaux engagés une garantie d'intérêts ; il lui importe donc que les Compagnies puissent trouver dans les prix qu'elles perçoivent une rémunération suffisante, et, à ce point de vue, on peut comprendre quel intérêt peut avoir l'État à intervenir.

En outre, les concessions sont temporaires et l'État est un propriétaire ; un jour viendra où, sans bourse délier, l'État se réveillera, en quelque sorte du jour au lendemain, seul et unique propriétaire des lignes de chemins de fer ; il a donc un intérêt indiscutable à la prospérité d'entreprises qu'il sait devoir un jour lui appartenir.

Mais l'intervention de l'État est motivée par d'autres considérations.

L'article 42, qui pose le principe en matière de perceptions de taxes par les Compagnies de chemins de fer, est ainsi conçu :

« Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés. »

Suit un tableau comprenant quatre sections :

- 1° Tarif par tête et par kilomètre en grande et en petite vitesse ;
- 2° Tarif par tonne et par kilomètre à grande et en petite vitesse ;
- 3° Tarif pour les voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse ;
- 4° Tarif pour le service des pompes funèbres et transports de cercueils à grande vitesse.

L'article 42 ajoute : « Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

• Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuera elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage. »

Le prix de péage est un droit de circulation qui a pour but de rembourser à la Compagnie le capital de premier établissement et les frais d'entretien de la voie. Le prix du transport représente la rémunération due pour l'exécution même du transport. Nous avons déjà vu que les Compagnies de chemins de fer sont obligées, en vertu de l'article 61 du cahier des charges, de laisser passer sur leurs voies des wagons et des trains appartenant à d'autres Compagnies.

Lorsqu'une Compagnie se sert d'une ligne qui appartient à une autre Compagnie, le prix du transport doit revenir à celle qui l'exécute; le prix de péage appartient à celle qui est concessionnaire de la voie.

Et si nous supposons une Compagnie, concessionnaire d'une ligne, abandonnant l'exploitation de cette ligne à une autre Société, la première percevra les droits de péage, la seconde les prix de transport.

Dans les rapports entre la Compagnie et le public, cette distinction entre le péage et le prix du transport n'offre aucun

intérêt, et nous n'aurons plus à y revenir; mais il était indispensable de la préciser comme la base des relations qui peuvent s'établir entre deux Compagnies ayant à participer, à des titres différents, à la jouissance d'une même ligne.

Le cahier des charges (art. 42) donne aux Compagnies le droit absolu de percevoir le tarif maximum qu'il contient; mais ces tarifs ont été abaissés par les Compagnies et, pour les marchandises notamment, la plupart des prix inscrits au cahier des charges ne sont pas exigés du public. Comment ont été réglés les tarifs réellement perçus? quel a été le mode? quelles ont été les conditions de leur formation? C'est ce qu'il nous importe d'examiner maintenant, non pas au point de vue de leur valeur propre, mais de leur existence légale.

Sous l'empire de certaines craintes et de certaines idées, dont on se préoccupait déjà lors de la création des chemins de fer, et qui ne sont pas encore abandonnées aujourd'hui, on a prévu l'intervention de l'Administration supérieure dans toutes les questions relatives à la perception des taxes.

Dans un seul cas cette intervention n'est pas nécessaire: c'est celui où, une ligne achevée, la Compagnie se contenterait d'appliquer purement et simplement toutes les taxes maxima prévues au cahier des charges.

Mais, dès que la Compagnie désire offrir au public des taxes réduites, on a voulu que tout changement fût soumis à la nécessité d'une homologation.

Enfin, on a imposé aux Compagnies l'obligation de publier leurs tarifs. *Égalité, homologation, publicité*, tels sont les trois grands principes applicables en matière de tarifs.

Égalité des taxes.

L'article 43 du cahier des charges, paragraphe 4, pose le principe de l'égalité des tarifs:

« La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur. »

En d'autres termes, pour des marchandises de même nature, pesant le même poids et effectuant le même parcours sur une ligne déterminée, le prix du transport est le même, quel que soit l'expéditeur. Rien de plus juste que ce principe, et cependant tout le monde connaît la différence qu'il y a entre ce qu'on appelle les prix de gros et les prix de détail. Cent pièces de toile achetées ensemble reviennent, pour chaque pièce, à un prix moindre que si on achetait une pièce isolément. On comprendrait donc qu'une Compagnie pût dire : Je transporterai cent tonnes de marchandises sans exiger cent fois le prix d'une tonne, et à toute personne qui m'apportera à la fois cent tonnes de marchandises effectuant le même parcours, je ferai la même réduction. Cela ne serait-il pas absolument conforme à l'égalité ? Nous allons voir qu'il n'en a pas été décidé ainsi, et qu'au nom du principe d'égalité on a prononcé la suppression des traités particuliers.

Cette question des traités particuliers n'a plus guère qu'un intérêt rétrospectif ; mais, au point de vue du droit, elle mérite de fixer l'attention.

Une usine s'engageait, par exemple, vis-à-vis d'une Compagnie de chemins de fer à se faire apporter tous les ans une quantité considérable de houille et de minerais, et, en même temps, à expédier des quantités également considérables de fonte de fer ou d'objets manufacturés. Cette offre assurait à la Compagnie des transports réguliers dans les deux sens, et exceptionnellement avantageux. L'usine dont nous nous occupons avait un droit incontestable d'obtenir certains avantages en échange de ceux qu'elle procurait à la Compagnie, et les deux parties signaient un traité en vertu duquel cette dernière consentait une certaine réduction sur les prix de ses tarifs ordinaires.

Le principe d'égalité exigeait assurément que la Compagnie ne refusât pas les mêmes avantages à tous les commerçants qui se trouvaient, de leur côté, dans les mêmes conditions et offraient de remettre des quantités égales des mêmes marchandises.

Mais, dans toutes les industries, dans tous les commerces, à côté des grands établissements, il en existe d'autres, et souvent en nombre considérable, qui n'ont qu'une clientèle restreinte, qui en un mot font peu d'affaires. Les propriétaires de ces établissements formulèrent en 1857 des réclamations très-vives, et le 26 septembre 1857 intervint un arrêté ministériel qui annonçait aux Compagnies qu'il ne serait plus admis de traités particuliers à dater du 1^{er} janvier 1858, et que les traités en vigueur cesseraient de recevoir leur exécution à partir de la même époque. Or, les anciens cahiers des charges permettant les traités particuliers, ceux-ci avaient été valablement passés, et les droits et obligations qui en résultaient pour chacune des parties contractantes étaient valablement acquis.

Dans un arrêté ministériel du 1^{er} juillet 1852, l'autorité administrative avait prétendu avoir le droit d'étendre, sans conditions, à tous les expéditeurs, les avantages spéciaux résultant d'un traité déterminé ; mais le Ministre des Travaux publics ajoutait en même temps : « Je ne pense pas qu'il y ait lieu pour l'Administration d'user, quant à présent, du droit qui lui appartient. »

Les anciens cahiers des charges contenaient cette clause :

« Dans le cas où une Compagnie aura accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'Administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs. »

Un arrêt de la Cour de Paris du 18 février 1856 avait même attribué aux tribunaux ce droit d'extension dont l'Administration pensait ne devoir pas se servir.

Les considérations qui inspiraient la Cour nous semblent, en fait aussi bien qu'en droit, pouvoir être l'objet de quelques critiques. En fait, ce n'est pas choquer l'égalité que d'exiger que les mêmes avantages soient payés par les mêmes obligations ; le petit commerçant peut regretter que son voisin, faisant de plus importantes affaires, puisse les faire d'une manière plus

avantageuse ; mais rien ne fera disparaître ces inégalités qui se produisent à tout instant et sur toutes choses.

En droit, le principe de la séparation des pouvoirs s'impose, et le pouvoir judiciaire devait évidemment se borner à la question de l'exécution des traités entre ceux qui les avaient conclus.

La Cour de cassation n'a du reste pas hésité à réformer l'arrêt dont nous nous occupons, ainsi que les jugements et autres arrêts qui avaient été rendus dans le même sens. (Cassation, 28 décembre 1857.)

Les traités particuliers, qui ont été si vivement attaqués par ceux-là seuls qui ne pouvaient les obtenir, sont un instant sortis de la défaveur dont on les avait environnés, et, dans l'Enquête de 1863, le Rapport de la Commission indique qu'on peut prévoir leur rétablissement.

Nous ne partageons pas cette opinion, et nous estimons que les réclamations de la petite industrie feront toujours obstacle aux mesures de cette nature. L'arrêté ministériel de 1857, supprimant les traités particuliers et arrêtant brusquement les effets de ceux qui étaient alors en vigueur, a mis les Compagnies dans une situation très-difficile. Nous allons rechercher comment la jurisprudence sut trancher ces graves difficultés.

Souvent une clause expresse du traité particulier portait que, si le Ministre prescrivait à la Compagnie d'appliquer le traité sans condition à tous les expéditeurs, ce traité se trouverait annulé de plein droit sans qu'il y eût lieu à indemnité de part ni d'autre. Dans ce cas, la question n'offrait aucune difficulté, et un procès n'était pas possible. Mais en l'absence de cette clause, la Compagnie devait-elle être tenue à des dommages-intérêts comme ne remplissant pas ses obligations vis-à-vis de ceux qui avaient traité avec elle ? Devait-on, au contraire, considérer comme un cas de force majeure la prohibition résultant de l'arrêté ministériel ? La jurisprudence hésita : la Cour de cassation trancha la question en faveur des expéditeurs. (Cassation, 15 février 1859.)

Selon la Cour de cassation, l'exécution par la Compagnie

n'était pas impossible, car elle avait le choix ou de résilier le traité ou d'appliquer, sans condition, à tous les expéditeurs le tarif modifié; de plus, ce cas de cessation du traité n'était pas impossible à prévoir, car un grand nombre de traités contenaient une réserve formelle sur ce point. En un mot, les conditions prescrites par l'article 1148 du Code civil pour établir le cas de force majeure n'étaient pas remplies.

Nous croyons qu'il est possible de répondre à la Cour suprême.

On ne pouvait forcer les Compagnies à étendre sans condition des avantages de prix qui n'avaient été accordés que dans une certaine limite et pour un certain temps. Par conséquent la question ne se posait qu'au point de vue de l'indemnité. Ceux qui avaient traité avec la Compagnie se retrouvaient placés sous le régime commun; ils ne pouvaient invoquer les avantages du traité sous prétexte qu'ils en remplissaient toujours les conditions, le Ministre ayant décidé que leur exécution ne donnait plus droit à aucun avantage.

Le traité était devenu une lettre morte dépourvue de toute valeur, jugée contraire à la loi existante, et dès lors aucune des parties ne pouvait plus l'invoquer. En un mot, la doctrine de la Cour de cassation avait cette conséquence singulière de considérer le traité comme nul vis-à-vis des Compagnies de chemins de fer, tandis qu'au contraire il conservait son effet au profit des expéditeurs.

L'arrêté ministériel n'avait pas seulement rendu impossible pour l'une des parties l'exécution de ses obligations; c'était le traité lui-même qui avait été détruit comme contraire à l'ordre public.

Si on se range à l'avis de la Cour suprême, on doit admettre aussi que les Compagnies ne pouvaient pas, tournant la difficulté, percevoir ostensiblement les tarifs pleins, puis rendre sous forme de détaxe la différence entre le tarif plein et le tarif du traité à ceux qui, selon la Cour de cassation, avaient droit à des dommages-intérêts.

On veut que tous aient le même sort; mais alors comment

n'est-il pas apparu à la Cour que les dommages-intérêts accordés constituaient un bénéfice acquis par certains commerçants, alors que ceux qui n'avaient pas eu de traité ne pouvaient rien demander ?

Le paragraphe 5 de l'article 48 du nouveau cahier des charges interdit formellement « tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés. »

En disant un mot des tarifs conditionnels, nous verrons que les nécessités de la pratique ont amené des situations analogues à celles qui résultaient des traités particuliers.

Dans un décret du 26 avril 1862, modifié par un autre décret du 1^{er} août 1864, sur les tarifs de transit, nous trouvons une application curieuse du principe de l'égalité. Les marchandises qui traversent le territoire français en allant d'une frontière à l'autre jouissent de tarifs spéciaux qu'on appelle *tarifs de transit*. On décrète l'égalité pour les ports dans les termes suivants :

« Le prix total du transit devra être le même pour tous les ports de mer desservis directement par les voies ferrées d'un même réseau et compris dans le même groupe conformément à un tableau qui est joint au décret. »

Homologation.

Non-seulement les tarifs doivent être *perçus indistinctement et sans aucune faveur*, mais encore ils ne peuvent l'être qu'en vertu d'une autorisation de l'Administration.

L'aptitude légale à percevoir des taxes est donnée aux Compagnies par le cahier des charges annexé à l'acte de concession, acte ratifié par une loi, par un décret, ou par une délibération d'un Conseil général, selon les distinctions que nous avons déjà indiquées. Il faut maintenant rechercher comment le droit de perception peut être exercé.

L'article 41 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 porte : « Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par la Compagnie qu'en vertu d'une homologation du Ministre des Travaux publics. »

Pour les chemins de fer d'intérêt local, l'homologation des tarifs est faite par les Préfets. (Art. 2, loi du 12 juillet 1865.)

Il résulte des termes généraux de l'ordonnance qu'une Compagnie ne peut rien percevoir, si ce n'est en vertu d'un acte administratif qui s'applique aussi bien au prix principal qu'aux frais accessoires, tels que le factage, le camionnage, etc., etc... Nous verrons que les factages d'expédition, c'est-à-dire du domicile de l'expéditeur à la gare de départ, ne sont faits par les Compagnies que de leur plein gré et sans y être forcées par leurs cahiers des charges. Cependant elles ne sont rétribuées qu'en vertu de tarifs approuvés.

Pour le transport proprement dit, l'acte administratif porte le nom d'homologation. Pour les frais accessoires, il y a fixation par l'Administration elle-même ou approbation des propositions des Compagnies.

Dans l'esprit des rédacteurs de l'ordonnance, la nécessité de l'homologation avait pour raison d'être le besoin de protéger le public contre le prétendu monopole des Compagnies de chemins de fer. Les cahiers des charges contenant des tarifs maxima, on pouvait cependant croire le public suffisamment protégé contre les prétentions exagérées qu'auraient pu avoir les Compagnies, et l'intervention de l'autorité administrative ne semblait plus devoir être qu'une intervention de contrôle. Un tarif dépassait-il le tarif maximum? Telle devait être la seule question dont le Gouvernement eût dû se préoccuper.

Un document peu connu (1) permet de croire que, dans la pensée de l'Administration supérieure, l'homologation ne devait être qu'une sorte de vérification, le Ministre des Travaux publics donnant aux Préfets, pour l'application de la loi sur les chemins de fer d'intérêt local, les instructions ci-après :

« L'homologation des tarifs qui vous est déléguée par le même paragraphe de l'article 2 a pour objet de rendre exécutoires les modifications que la Compagnie proposerait d'ap-

(1) Circulaire ministérielle du 12 août 1865, sur l'exécution de la loi du 12 juillet 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local.

porter aux tarifs réglementaires, et de s'assurer que ces modifications ne constituent aucune dérogation aux dispositions du cahier des charges. »

Réduite à ces termes officiels, l'homologation n'est qu'une vérification.

Mais l'Administration a cru que son devoir était plus grand et qu'il était nécessaire qu'elle intervint pour veiller « à ce que, au moyen de combinaisons de tarifs, les Compagnies ne favorisent pas certains expéditeurs au détriment des autres, ne tuent pas des entreprises de transports rivales et ne préjudicient pas de la sorte à l'intérêt général. »

Nous avons copié cette phrase dans l'ouvrage de M. Sarrut sur le transport des marchandises par chemins de fer, n° 31-35. L'auteur est un adversaire déclaré et convaincu de ce qu'il appelle le monopole des chemins de fer. Mais est-ce véritablement se montrer partisan des intérêts du public que de défendre à une Compagnie d'abaisser ses tarifs de peur de nuire à des industries de transport rivales? Il nous semble d'abord que l'idée de concurrence s'allie difficilement à celle de monopole; mais, en second lieu, ce n'est pas de l'intérêt du public dont l'Administration semble se préoccuper, car c'est pour la concurrence qu'elle prend fait et cause. On veut protéger une entreprise de bateaux, et, pour cela, on forcera tout le monde à payer plus cher. Peut-être répondra-t-on que notre raisonnement serait bon si les abaissements consentis par les Compagnies étaient définitifs; mais dès que l'entreprise rivale sera ruinée, n'est-il pas à craindre que la Compagnie ne relève son tarif et ne fasse ainsi la loi au commerce?

Cette objection a, nous le reconnaissons, une certaine gravité; mais l'expérience prouve que les relèvements de taxes proposés par les Compagnies sont très-exceptionnels. Il n'est pas en effet facile de relever un tarif qui, pour les marchandises, doit toujours avoir un an de durée. Si ensuite les prix des Compagnies sont augmentés, la concurrence renaitra et il faudra recommencer la lutte. Tout conduit les Compagnies à demander des prix raisonnables. On protège l'entreprise rivale pour que

la lutte de tarifs soit impossible; ne doit-on pas alors redouter qu'au lieu de se combattre, les deux entreprises ne s'entendent pour relever simultanément leurs prix? Que deviendrait alors l'intérêt du public? Selon nous, ce qui le protégera le mieux, c'est de laisser au commerce le plus de liberté possible. Il est bien entendu que nous n'avons pas l'intention de nous prononcer sur les questions de protection et de libre échange dont nous n'avons pas à nous occuper ici. Mais ce que nous demandons, c'est que l'État ne se fasse pas l'associé des sociétés libres qui font concurrence aux chemins de fer.

Nous trouvons l'influence de ces diverses préoccupations dans l'article 49 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, ainsi conçu : « Lorsque la Compagnie voudra apporter quelques changements aux prix autorisés, elle en donnera avis au Ministre des Travaux publics..... Lesdites taxes pourront être perçues si dans l'intervalle de..... le Ministre les a homologuées. »

L'article 48 du cahier des charges reproduit cette disposition.

Lors de l'Enquête faite en 1850 par le Conseil d'État, certains administrateurs soutinrent que « le Ministre devait se borner à vérifier si les taxes proposées n'excédaient pas les limites extrêmes des tarifs, et que, ce point vérifié, il devait répondre par un accusé de réception que le tarif était homologué. » (Duverdy, Contrat de transport, n° 165.)

Bien que cette prétention puisse ne paraître ni exagérée ni déraisonnable, il nous semble qu'on ne saurait l'admettre en présence des dispositions des articles 48 et 49 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, dont le sens et la portée sont indiqués en ces termes dans le Rapport au Roi qui précédait l'ordonnance.

« Les cahiers des charges des concessions ne peuvent et ne doivent fixer que des prix élémentaires, des prix limités; les Compagnies peuvent abaisser au-dessous des maximum autorisés les taxes qu'elles demandent au public.....

« Mais, en principe, aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne peut être perçue qu'en vertu d'un acte de l'autorité supérieure; il est donc nécessaire, en premier lieu, qu'avant de commencer le service d'exploitation les Compagnies fassent

approuver par l'Administration les tableaux des prix qu'elles entendent percevoir. Cette formalité est d'ailleurs indispensable, attendu que, d'après les cahiers des charges, les abaissements des prix consentis par les Compagnies doivent être maintenus pendant un certain temps, et qu'un acte de l'autorité peut seul fixer le moment à dater duquel ce délai devra courir. »

Nous pourrions faire quelques observations au sujet de ces derniers mots du Rapport; mais ils font allusion aux règles sur la publicité des tarifs dont nous n'avons pas eu encore à nous occuper.

La prétention des Compagnies de chemins de fer de réduire à un rôle de vérification l'intervention du Ministre s'étant reproduite dans l'Enquête ouverte en 1861 et dans le Rapport publié en 1863, la Commission proposa de modifier le système d'homologation. L'instruction administrative et l'approbation du Ministre n'interviendraient que dans le cas où, sur l'affichage des propositions des Compagnies, il se produirait des réclamations. L'Administration n'aurait donc plus qu'une intervention de contrôle, alors qu'elle serait provoquée par une plainte du public.

Aucune suite n'a été encore donnée à cet important projet de réforme, et nous devons constater qu'on ne marche pas dans cette voie.

Conformément aux dispositions de l'ordonnance de 1846, l'homologation ministérielle n'est donnée aujourd'hui qu'après l'examen des propositions de la Compagnie par le service du Contrôle et par l'Administration centrale.

La publicité au moyen d'affichage est au nombre des moyens d'instruction, et l'absence de cette formalité entraînerait pour les Compagnies non-seulement des condamnations à des dommages-intérêts pour préjudice causé aux commerçants qui n'auraient pas joui des nouveaux tarifs, mais encore à des condamnations pénales.

Ce qui importe cependant beaucoup au commerce, c'est la rapidité pour la satisfaction de ses besoins. Une circonstance

imprévue fait reconnaître la nécessité d'un tarif réduit ; le commerce s'adresse aux Compagnies ; celles-ci ne peuvent faire qu'une chose, soumettre une proposition de tarifs à l'homologation de l'Administration. Mais cette dernière, à son tour, ne peut statuer qu'après l'accomplissement des formalités qui entraînent une perte de temps considérable. Souvent, quand la réponse arrive, le besoin est passé, et le tarif n'a plus de raison d'être.

Qu'on ne nous accuse pas d'avoir exagéré en parlant, au commencement de ce travail, de certaines dispositions de lois devenues trop vieilles (1).

Les tarifs ne peuvent être modifiés qu'à la suite d'une instruction toujours longue ; mais aucun intervalle de temps n'est exigé entre deux modifications de tarifs lorsqu'il s'agit d'abaisser les prix. « Quant aux abaissements de tarifs, ils peuvent toujours être demandés, si court que soit l'intervalle de temps qui sépare la proposition modificative de l'homologation dernière (2). »

Il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit de relèvements de tarifs.

« Les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises. » (Art. 48, Cahier des charges.)

Cette disposition offre un avantage : elle permet au commerce de connaître à l'avance et pour un certain temps les prix qui lui seront demandés. Par contre, elle présente un inconvénient : elle rend les Compagnies moins disposées à abaisser des tarifs qu'elles ne pourraient relever qu'après une année. Le délai commence à courir à partir de l'homologation qui a mis le tarif

(1) En ce moment les chemins de fer américains lancent sur l'Europe d'énormes quantités de céréales ; ces mouvements résultent de dépêches télégraphiques. Il serait absolument impossible aux chemins de fer français d'agir ainsi ; il leur faut des mois pour répondre.

(2) Sarrut, n° 48.

en vigueur. La Commission d'enquête de 1863 a pensé qu'il y avait lieu de diminuer ce délai.

La Cour de cassation, dans un arrêt du 28 juin 1851, a décidé que le fait par les Compagnies de ne pas se conformer aux prescriptions de l'ordonnance du 15 novembre 1846 sur l'homologation et sur l'affichage, constitue une contravention tombant sous l'application de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845.

Cependant, dans le système de la loi de 1845, tous les arrêtés concernant l'exploitation des chemins de fer devaient être pris par les Préfets, et l'on pourrait ainsi se demander si l'article 21 de cette ordonnance ne devrait pas s'appliquer seulement à la violation des ordonnances, décrets réglementaires et arrêtés préfectoraux. Depuis l'ordonnance de 1846, l'intervention des Préfets a été remplacée par celle du Ministre, de sorte que c'est à celui-ci qu'il appartient de prendre tous les arrêtés relatifs à l'exploitation des chemins de fer, et, bien que nous soyons ici en matière pénale, la jurisprudence a décidé que la sanction fixée par la loi pour le respect dû aux arrêtés préfectoraux devait protéger également les arrêtés ministériels.

Publicité.

Le troisième principe applicable en matière de tarifs est celui de la publicité.

L'article 48 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 prescrit :
« Les tableaux des taxes et des frais accessoires approuvés seront constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations des chemins de fer. »

La pratique n'a pu tenir compte de cette disposition; les développements pris par les tarifs sont tels que les murs d'une gare ne suffiraient pas à leur affichage. Les tarifs sont réunis sous forme de volume et mis dans toutes les gares à la disposition du public, et chacun peut, s'il veut, acheter ces volumes chez les éditeurs.

Il faut d'ailleurs distinguer en matière de publicité de tarifs:

1. La publicité relative aux propositions de modifications, c'est-à-dire celle qui est destinée à l'instruction de ces tarifs et constitue un des éléments de l'enquête administrative à fin d'homologation;

2. La publicité relative aux tarifs en vigueur.

On n'a pas prévu, et on peut considérer cela comme une lacune, la publicité relative à la suppression, par la Compagnie, d'un tarif existant.

La publicité relative aux modifications de tarifs est réglée par les dispositions ci-après :

« Le public sera informé, par des affiches, des changements soumis à l'approbation du Ministre.

« A l'expiration du mois à partir de la date de l'affiche, lesdites taxes pourront être perçues, si dans cet intervalle le Ministre les a homologués.

« Si des modifications à quelques-uns de prix affichés étaient prescrites par le Ministre, les prix modifiés devront être affichés de nouveau et ne pourront être mis en perception qu'un mois après la date de ces affiches. » (Art. 49, *Ordonnance du 15 novembre 1846.*)

« Toute modification de tarifs proposée par la Compagnie sera annoncée un mois d'avance par les affiches. » (Art. 18 du cahier des charges.)

Ainsi, dans le cas où, au bout d'un mois, le Ministre ne consentirait à homologuer un projet de tarif affiché qu'en lui faisant subir une modification admise par la Compagnie, ce ne serait qu'au bout d'un autre mois qu'une taxe demandée par les expéditeurs et concédée par la Compagnie pourrait être appliquée. En supposant l'accord complet de tous, il y aura toujours un mois à attendre. Telle serait du moins l'interprétation qu'on pourrait donner à la loi; mais elle n'a pas prévalu et les délais sont plus longs.

Il est bien entendu que, par la date de l'affiche, l'ordonnance entend la date du jour où l'affiche a été posée; cela ré-

sulte d'ailleurs d'une circulaire aux Compagnies en date du 17 avril 1858.

Les tarifs, nous ne saurions trop le répéter, ne peuvent résulter que d'un accord entre la Compagnie et l'Administration, et si l'on peut dire que le Ministre a droit de prescrire des modifications, cela signifie seulement que le Ministre ne peut consentir à homologuer la proposition faite par la Compagnie que sous la condition qu'on y apportera tel ou tel changement; mais il ne peut imposer cette modification, et si la Compagnie ne croit pas devoir l'accepter, elle n'a qu'une ressource, retirer purement et simplement sa proposition et conserver son ancien tarif. Agir autrement serait reconnaître à l'Autorité administrative le droit d'imposer aux Compagnies des charges plus lourdes que celles qui résultent de leur cahier des charges.

La jurisprudence a décidé (Cour de Dijon, 17 mars 1863) que l'homologation devait être expresse, et que le tarif n'était exécutoire qu'à partir d'un mois après l'affichage du tarif homologué, alors même que la proposition aurait été maintenue purement et simplement.

Les Compagnies avaient soutenu que, dans le cas d'homologation pure et simple, il n'y avait pas lieu à nouvel affichage pendant un mois. Le public, connaissant l'affiche de la proposition et ne voyant aucune décision ministérielle, pouvait en conclure que la proposition était acceptée, et, aussitôt l'homologation notifiée, la Compagnie pouvait appliquer le nouveau tarif.

Nous avons déjà vu que la Commission d'enquête de 1863 s'était montrée favorable à ce système, auquel même elle avait voulu donner une portée plus grande.

On sait qu'une loi ne devient exécutoire en France que quand la promulgation en a été faite, c'est-à-dire alors seulement qu'elle a été portée à la connaissance des citoyens.

Si on considère l'affichage des tarifs homologués comme une sorte de promulgation, l'ordonnance de 1846 voulant que cet affichage dure un mois, nous ne pensons pas qu'un arrêté ministériel puisse abréger ce délai. On ne peut pas non plus faire compter le temps pendant lequel le projet a été affiché;

car ce projet pourrait, s'il n'était pas homologué, n'avoir aucune valeur. Le tarif homologué existe à compter du jour de cette homologation, comme une loi existe avant d'avoir été promulguée; mais il ne devient exécutoire que lorsqu'il a été porté à la connaissance du public depuis un mois.

On doit en conclure qu'un tarif qui peut être retiré par la Compagnie un an après son homologation peut n'être appliqué que pendant onze mois; pendant le premier mois, c'est en quelque sorte une loi morte qui attend sa force exécutoire.

Au contraire, le Ministre, en homologuant de suite une proposition qu'on vient d'afficher, peut diminuer le temps d'affichage préparatoire. On ne saurait, en effet, dire que cet affichage préparatoire doit durer un mois, puisque l'article 49 de l'ordonnance de 1816 parle d'une homologation intervenant avant l'expiration du mois.

Cet article 49 de l'ordonnance nous rend possible la confusion entre le temps d'affichage préparatoire et celui d'affichage après promulgation, et il nous semble difficile de concilier ce texte avec l'idée qu'implique la doctrine de la jurisprudence, c'est-à-dire que l'affichage pendant un mois des tarifs homologués doit être considéré comme la promulgation nécessaire de ce tarif.

« A l'expiration du mois à partir de l'affiche (il s'agit de l'affiche préparatoire), lesdites taxes pourront être perçues, si dans cet intervalle le Ministre des Travaux publics les a homologuées. »

En présence de ce texte, nous pensons que toute modification apportée au tarif, lorsqu'elle aura été homologuée purement et simplement, deviendra obligatoire un mois après l'affichage de la proposition, et que, lorsque l'homologation aura été faite avec des modifications consenties par la Compagnie, ce n'est qu'un mois après l'affichage que le nouveau tarif homologué pourra être perçu.

Après avoir annoncé par une affiche son intention de modifier un tarif, une Compagnie peut-elle avant l'homologation du Gouvernement retirer sa proposition, et ne pas consentir à l'homologation pure et simple de sa proposition? La question peut faire

doute, et il nous semble que répondre négativement serait la seule manière de donner une valeur à la disposition qui exige l'affichage pendant un mois des modifications proposées. En effet, cette durée déterminée n'aurait aucun sens, car, dans la doctrine admise par la jurisprudence, le délai du mois ne compte qu'à dater de l'homologation, l'affichage préparatoire n'a eu tous cas qu'un effet, celui de permettre au Ministre d'agir, et cela sans qu'il lui soit nécessaire d'attendre l'expiration du délai.

Tant que l'affiche est posée, le Ministre peut prendre une décision, et l'affiche doit rester un mois pour qu'il ait le temps de s'informer. A l'expiration de ce délai, s'il n'y a pas eu de décision et si l'on n'admet pas qu'il puisse y avoir une homologation tacite, les Compagnies deviennent libres de retirer une proposition dont on n'a pas voulu tenir compte; mais jusque-là, elles sont liées et doivent persévérer dans leur offre.

En pratique, on n'affiche pas les modifications proposées; on se contente d'afficher un avis par lequel on informe le public que la Compagnie est en instance pour obtenir la modification de tel ou tel tarif. Le texte même de la proposition est dans les gares à la disposition du public.

La jurisprudence (Code civil, 31 décembre 1866) a reconnu la validité de ce mode de publicité.

Quant à la publicité des tarifs en vigueur, nous avons dit en quoi elle consistait. Nous ferons remarquer qu'il importe autant aux Compagnies qu'au public que les tarifs soient connus, et nous voyons tous les jours certains tarifs spéciaux annoncés au public à grand renfort de publicité.

Avant d'abandonner la question de la publicité des tarifs, remarquons que les Compagnies ne sont pas forcées de publier à l'avance leur intention de supprimer une modification lorsque, en vertu du cahier des charges, ce droit leur est acquis.

Un tarif égal pour tous, homologué, publié, est un tarif régulier dont une Compagnie de chemins de fer a droit de se servir; c'est un acte administratif; c'est une loi qui s'impose à la volonté des parties. Mais quel est le juge compétent pour décider qu'un tarif est ou n'est pas régulier?

Il est certain que les tribunaux ordinaires ne peuvent, sur la plainte d'un particulier, critiquer l'homologation ou le refus d'homologation d'un tarif; on ne peut non plus porter devant un tribunal ordinaire une action en réparation de dommages causés par l'adoption d'un nouveau tarif homologué par le Ministre.

En effet, il est de principe que la réformation des actes administratifs ne peut être demandée qu'à l'autorité administrative elle-même. Cette doctrine a été sanctionnée par une décision du Conseil d'État du 31 avril 1853 et par un arrêt de la Cour d'Orléans du 28 avril 1857.

Il en est de même lorsque c'est la légalité et la validité du tarif qui sont mises en question. Du moment qu'une Compagnie présente un tarif dûment homologué et prouve que l'affichage de promulgation a rendu ce tarif exécutoire, la compétence des tribunaux ordinaires se borne à examiner si, en fait, le tarif a été appliqué.

Mais, si nous supposons qu'un tarif contenant des prix supérieurs à ceux des cahiers des charges ait été homologué et que les Compagnies perçoivent ce tarif, c'est à l'autorité administrative que les plaintes devraient être portées.

Nous n'avons pas, dans ce travail, à nous étendre davantage sur la question si difficile des tarifs; nous ne dirons rien ni de leurs classifications ni de leurs divers modes; nous avons voulu seulement les apprécier au point de vue légal.

En exposant aussi brièvement que possible les caractères qu'ils tiennent de la loi, il nous sera facile maintenant de rechercher dans quelle mesure la responsabilité d'une Compagnie se trouve engagée, et comment cette responsabilité se modifie avec les clauses diverses insérées dans les tarifs adoptés.

L'article 52 du cahier des charges impose à chaque Compagnie l'obligation « de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées. »

Le paragraphe 2 de cet article limite l'obligation à un rayon

déterminé et la subordonne à une certaine importance des localités desservies.

On voit tout de suite que les Compagnies ne sont point forcées de faire le factage du domicile de l'expéditeur à la gare de départ; mais elles sont obligées de faire, si elles en sont requises, la livraison à domicile.

En Angleterre, l'expérience semble avoir démontré que toutes les livraisons devraient être faites par les Compagnies à domicile et qu'on n'a pas vu de moyen plus pratique de dégager rapidement les gares.

Mais il n'en est pas de même en France, et l'article 53, paragraphe 4, réserve aux expéditeurs et destinataires le droit de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Cette obligation d'accepter les expéditions livrables en gare a, comme conséquence, créé pour les Compagnies une autre obligation qui, on peut le dire d'une manière certaine, est aussi lourde pour elles que nuisible aux intérêts du public : les gares, les quais et même les wagons sont transformés en lieux de dépôt et en magasins. Les gares à Paris occupent des superficies immenses (1); les wagons non déchargés à l'arrivée font souvent défaut au départ, et, pour donner satisfaction aux besoins d'un nombre restreint de particuliers, on augmente sans mesure les charges des Compagnies et on compromet l'intérêt général.

Un arrêté du 12 janvier 1872, en autorisant les Compagnies à camionner d'office au bout d'un certain temps dans des magasins spéciaux les marchandises livrables en gare qui n'auraient pas été retirées, a, sur ce point, apporté une certaine amélioration à un état de choses regrettable; mais cette amélioration n'est pas encore suffisante.

Au commencement de ce travail nous avons dit que les obligations du voiturier tenaient à la fois de celles du dépôt et du

(1) Plusieurs gares à Paris ont une étendue supérieure à celle du Champ-de-Mars.

louage. Les Compagnies de chemins de fer, plus que tous autres voituriers, doivent être considérées comme des dépositaires. A ce titre, elles sont autorisées à percevoir des droits de magasinage; mais ces droits ne sont pas considérés comme pouvant constituer une source de revenus. Les Compagnies ne peuvent en attendre que le remboursement de leurs dépenses, et on ne les exonère d'aucune des lourdes responsabilités qui incombent au dépositaire.

Nous ne nous occuperons pas ici de toutes les différentes et multiples obligations que les cahiers des charges imposent aux Compagnies: le transport gratuit de la poste, la réduction au quart du tarif pour les militaires, etc., etc... Nous avons voulu établir seulement quelles obligations importantes modifiaient la situation des Compagnies considérées comme entrepreneurs de transport. Nous les résumons en disant que les Compagnies doivent, d'une part, exécuter tous les transports qu'on leur demande et ne prendre pour cette opération qu'un temps déterminé; d'autre part, que les prix qu'elles ont le droit de percevoir ne peuvent dépasser un maximum déterminé, mais que si elles jugent convenable de rester au-dessous de ce maximum, elles ne sont pas libres de réaliser librement ce désir.

Au point de vue juridique, la capacité légale du transporteur diffère donc essentiellement de la capacité attribuée par nos Codes à toute personne voulant exercer cette industrie.

CHAPITRE III.

OBLIGATIONS DES PERSONNES QUI TRAITENT AVEC LES COMPAGNIES.

Nous arrivons maintenant à l'étude des obligations de ceux qui traitent avec les Compagnies, — obligations du voyageur, de l'expéditeur et du destinataire.

I^{re} SECTION.

Obligations des Voyageurs.

Le prix du transport des voyageurs se paye d'avance; le voyageur doit payer sa place en prenant son billet. Cette obligation résulte de l'article 63 de l'ordonnance de 1816 sur la police des chemins de fer :

« Il est défendu d'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet et de se placer dans une voiture d'une autre classe que celle qui est indiquée par le billet. »

Après ce que nous avons dit sur les tarifs, on comprend que ce prix ne puisse faire l'objet d'aucun débat entre la Compagnie

et le voyageur. La Compagnie ne peut demander plus et elle ne peut accepter moins, car si elle procédait par mesure exceptionnelle pour un voyageur, cette faveur accordée serait contraire à l'égalité des tarifs (1), et si elle consentait la même réduction à tous, ce serait se servir d'un tarif non homologué.

Billets aller et retour.

Peut-être pourra-t-on nous accuser de naïveté si nous disons que pour demander un service à une personne ou à une Compagnie, ce qui est la même chose, c'est à cette personne qu'il faut s'adresser. Nous verrons cependant la jurisprudence autoriser le commerce des billets à la porte des gares, et le voyageur acheter son billet à un tiers qui, selon nous, n'a pas droit d'en vendre.

Quelle est en droit la nature d'un billet de chemins de fer ? C'est le titre constatant un contrat passé entre une personne et la Compagnie. Je demande à être transporté de Paris à Marseille par tel train et dans telle classe de voitures. La Compagnie perçoit le prix et délivre en échange un titre valant quittance et qui constate l'obligation où elle est d'exécuter le transport. C'est pour lui que le voyageur a stipulé; c'est lui qui doit faire le voyage. En résulte-t-il que le billet soit incessible ? Nous ne le pensons pas, car le contrat n'a pas été fait *intra personam*; la Compagnie s'est engagée à transporter un voyageur, et le billet simple est cessible. On peut céder son billet de chemins de fer comme un billet de théâtre, et, pour continuer la comparaison, quelqu'un peut prendre plusieurs billets et les revendre un peu plus cher aux voyageurs qui consentent à payer cette augmentation pour s'éviter l'ennui d'attendre au guichet. La Compagnie

(1) Les Compagnies accordent dans des conditions déterminées des réductions de prix à des indigents, à des associations, à des groupes d'étudiants, d'orphéonistes, etc., etc... L'Administration supérieure a reconnu que ces mesures avaient un caractère de libéralité et d'encouragement.

ne peut se plaindre, car elle ne souffre aucun préjudice, Mais en est-il de même lorsqu'il s'agit des billets d'aller et retour ? Les Compagnies, pour amener sur leurs lignes une plus grande affluence de voyageurs, ont fait homologuer par l'Administration des tarifs qui sont établis d'après ce système : Toute personne qui, dans un très-court délai, voudra aller dans une ville voisine et revenir à son point de départ, pourra, en payant de suite l'un et l'autre voyage, obtenir une réduction sur le prix.

Après avoir fait le voyage dans un sens, a-t-on le droit de vendre son billet de retour ? La jurisprudence a d'abord répondu affirmativement sans distinction. Maintenant elle considère que la vente des billets d'aller et retour dans l'intérieur des gares constitue une contravention à l'ordonnance sur la police des chemins de fer ; mais elle admet la validité de la cession et considère le droit au voyage de retour comme acquis par le cessionnaire.

Nous croyons cependant que d'après l'interprétation du contrat, d'après la notion exacte du tarif spécial, et selon les principes fondamentaux qui régissent les tarifs, on doit admettre l'incessibilité du billet de retour.

Je dis du billet de retour, car au moment du départ du train le billet complet pourrait, sans aucun doute, être rétrocedé. Ce qui importe, c'est que ce soit la même personne qui fasse l'un et l'autre voyage.

Je dis que cette incessibilité résulte de l'interprétation du contrat. La personne qui prend son billet déclare qu'elle veut aller à tel endroit et en revenir dans tel espace de temps ; la Compagnie s'engage alors vis-à-vis d'elle, moyennant un prix réduit, à la porter et à la faire revenir.

Qu'on ne nous dise pas ici que la considération de la personne est étrangère au contrat ; c'est en effet parce que la même personne doit voyager deux fois que la réduction de prix est consentie, et nous devons ajouter que cette réduction peut être consentie.

Quelle est la notion exacte du tarif des billets d'aller et retour ? On ne s'engage pas à fournir à la Compagnie deux voyageurs, l'un dans un sens, l'autre dans le sens inverse ; on

s'engage à aller soi-même et à revenir. La Compagnie est obligée à porter, non pas une personne se présentant avec un billet de retour, mais à ramener à son point de départ la personne même qu'elle avait emmenée peu de temps avant.

Le droit acquis par le porteur d'un billet d'aller et retour, c'est de se faire voiturier; comment peut-on admettre la cessibilité du droit de se faire voiturier soi-même?

Selon nous, cette incessibilité résulte aussi des principes généraux en matière de tarifs, et, pour nous faire bien comprendre, nous prendrons un exemple.

Le prix du billet en première classe de Paris à Melun coûte 5 fr. 55 c. : c'est donc 11 fr. 10 c. pour faire un voyage dans chaque sens. Le prix du billet d'aller et retour est de 6 fr. 90 c., c'est-à-dire 3 fr. 45 c. pour chaque voyage. Dans le même compartiment, se rendant à la même destination, se trouvent deux voyageurs qui ont payé l'un 5 fr. 55 c., l'autre 3 fr. 45 c. Malgré cette différence, il n'y a rien là qui soit contraire au principe fondamental de l'égalité en matière de tarifs, car la situation de ces deux voyageurs est différente. Celui qui ne paye que 3 fr. 45 c. doit revenir; il doit voyager deux fois, et il a payé son second voyage d'avance. Si nous lui permettons de vendre son droit au retour, il en résultera que ces deux voyageurs, placés alors dans des conditions identiques, auront payé deux prix différents, et on pourra vendre à quelques mètres de distance des billets de chemin de fer qui ne coûteront pas le même prix! N'est-ce pas là une violation flagrante du principe fondamental de l'égalité des tarifs, égalité qui voudrait que tout le monde pût acheter un billet de retour? Or le nombre de ces derniers est réduit; il correspond au nombre même de voyageurs qui ont fait le voyage d'aller et vendu ce billet.

Nous ne cherchons pas à démontrer que le commerce des billets d'aller et retour soit un commerce illicite; nous voulons seulement établir l'incessibilité juridique du droit de retour. En général, on oppose à notre argumentation le raisonnement suivant : Nulle part dans les tarifs il n'est dit que les billets de retour soient personnels; le porteur d'un de ces billets a acquis

un droit contre la Compagnie ; il cède son droit, et la Compagnie ne peut se plaindre, car son obligation n'est pas aggravée. Telle est, croyons-nous, exactement formulée, la doctrine de nos contradicteurs.

Assurément, la personnalité du porteur du billet n'est pas toujours indiquée dans le tarif ; mais, selon nous, elle est nécessaire, si on se rappelle l'économie de ces tarifs fondés sur ce fait unique que des réductions de prix sont accordées à ceux qui voudront aller à un point et en revenir dans un délai très-court.

Le voyageur cède le droit qu'il a contre la Compagnie, nous dit-on, et la Compagnie n'a pas à se plaindre ; peu lui importe de transporter Pierre ou de transporter Paul.

On ne peut pas céder tous les droits qu'on peut avoir contre une autre personne ; ayant acquis l'usage personnel d'une chose, je puis user de mon droit ; je ne puis en faire profiter un autre.

J'ai acheté le droit personnel de traverser une propriété privée ; seul je puis user de ce droit ; je ne peux pas dire au propriétaire : J'ai cédé mon droit ; peu vous importe que ce soit moi ou un autre qui pénètre chez vous.

Quant à dire que l'obligation de la Compagnie ne soit pas aggravée, c'est une erreur ; car une personne obtient par ce moyen détourné de faire, dans l'exemple que nous avons donné, pour 3 fr. 45 c. un trajet qu'elle devrait payer 5 fr. 55 c., et le premier voyageur a lui-même, sans tenir compte des conditions de son contrat, bénéficié d'une différence égale.

Faut-il dire que les Compagnies doivent inscrire sur le billet le mot *Personnel* ? Non, car elles ne délivrent pas un billet à une personne déterminée ; mais les deux parties de ce billet doivent être réunies dans la même main ; l'usage du droit d'aller rend personnel l'usage du droit de retour.

La pratique des Compagnies est très-nette à ce sujet ; il faut qu'à l'aller les deux coupons aller et retour soient présentés ensemble, ce qui est d'ailleurs voulu par le tarif et semble bien indiquer que, d'après le système de ces tarifs, les deux coupons ne doivent pas sortir de la même main.

Maintenant, quelles sont les conséquences de notre système? Le porteur d'un billet de retour doit-il justifier de son identité avec la personne qui a fait le voyage d'aller? Evidemment, non; le fait de détenir un titre est une présomption en faveur de celui qui réclame un droit. Mais, si la Compagnie peut faire la preuve de la non-identité de la personne, alors elle a droit d'exiger le paiement de la place, et on devra admettre qu'on se trouve en présence d'une personne voyageant sans billet, et, par suite, en contravention avec la loi de police des chemins de fer. Cette preuve sera faite si l'on prouve que le billet a été acheté.

Comment soutenir, en effet, que quelqu'un qui n'est jamais venu à Paris puisse avoir acquis d'une Compagnie le droit de s'y faire reconduire. Le voyageur de Trouville à Paris, qui achète chez un marchand de vins un coupon de retour pour Paris, n'est pas le voyageur prévu par l'article 63 de l'ordonnance de 1816; il n'a pas pris un billet là où la Compagnie les vend, c'est-à-dire à Paris.

Faut-il admettre aussi que le commerce des billets de retour en dehors des gares constitue une infraction à la loi pénale? Nous ne le pensons pas. Le vendeur vend quelque chose qui, hors de ses mains, n'a pas de valeur; l'acquéreur, celui qui peut-être en fait commerce, se rend cessionnaire d'un titre qui ne vaut plus rien, mais qui n'est ni faux ni falsifié.

La conséquence pratique serait, si la jurisprudence adopte notre système, que le public, sachant que l'achat d'un billet de retour l'expose à des vérifications d'identité et à une action en paiement du prix de sa place, n'encouragera pas ce commerce.

La manière clandestine dont il est exercé montre d'ailleurs que le vendeur, l'intermédiaire et l'acheteur, ne se font pas à eux-mêmes d'illusions sur le mérite de leur petite opération.

Un jugement du Tribunal correctionnel de Bagnères-de-Bigorre, en date du 28 décembre 1878 (*Gazette des Tribunaux*,

20 janvier 1879), semble avoir en grande partie adopté la théorie que nous venons de soutenir. Il s'agissait de la cession du billet de retour d'un train de plaisir. Mais la Compagnie avait expressément indiqué dans le tarif homologué que la réduction de tarif était consentie à la double condition que les deux coupons fussent utilisés par la même personne, et que leur emploi fût limité aux stations extrêmes pour lesquelles ils étaient délivrés.

« Attendu, dit le jugement, que la première de ces conditions était valable et obligatoire, qu'elle imprimait au contrat un caractère d'indivisibilité qui ne permettait pas de le scinder en deux parties distinctes applicables, l'une à l'aller et l'autre au retour; que, par suite, le voyageur, qui était porteur d'un coupon de retour, tandis que le coupon d'aller avait été utilisé par un autre, était censé n'avoir pas de billet, » etc.

Ce qui, dans l'espèce, résultait d'une clause expresse indiquée dans le tarif homologué résulte nécessairement, selon nous, de la nature du contrat; c'est une condition que le tarif implique forcément et qui n'a pas besoin d'être expressément indiquée.

Pour terminer cette question, qu'on nous permette de faire un rapprochement :

A Paris, la Compagnie générale des Omnibus donne ce qu'on appelle des correspondances; une personne, moyennant 0 f. 30 c., a le droit, après un premier parcours dans une voiture, de le prolonger par un second parcours dans une autre voiture. Personne, croyons-nous, n'a soutenu la cessibilité de ces correspondances.

Le billet de retour n'est-il pas juridiquement le même titre qu'une correspondance d'omnibus?

Après avoir acquis le droit de monter en voiture de Paris à Melun, on n'a acquis réellement là qu'un droit, celui de voyager une seconde fois en revenant à son point de départ.

Pour résumer notre système, nous dirons que la considération de la personne est intimement liée à la notion du billet d'aller et retour.

Déclassement.

Le voyageur ne doit monter que dans une voiture de la classe qu'il a originellement choisie; cependant la personne qui a pris un billet de seconde peut, en cours de route, monter en 1^{re} classe en payant un supplément. Si elle ne payait pas ce supplément, les autres voyageurs de 1^{re} classe placés dans le même compartiment auraient contre la Compagnie une action en indemnité basée sur l'article 17 de l'ordonnance de 1846, et dont le motif serait la confusion entre voyageurs de différentes classes.

Les Compagnies sont faites pour faire le contrôle et se bornent à exiger le complément du prix; mais l'ordonnance de 1846 décide qu'il y a là une contravention, et procès-verbal pourrait être dressé.

Pour monter dans un compartiment d'une classe supérieure à celle indiquée par son billet, il faut, en montant, prévenir le chef de train, qui touchera le supplément et donnera un reçu qui devra être présenté en même temps que le billet.

Les Compagnies peuvent avoir intérêt à faire constater la contravention, car les voyageurs d'un compartiment de 1^{re} classe ayant droit à des dommages-intérêts par suite de la présence dans leur compartiment d'un voyageur de 2^{me} classe, la Compagnie ne devrait pas être condamnée lorsque cette présence serait le résultat d'une contravention d'un voyageur et non d'une nécessité du service.

L'article 43 du cahier des charges oblige les Compagnies, à moins d'une autorisation spéciale et toujours révocable de l'Administration, à placer dans chaque train de voyageurs des voitures de toutes classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer. Cette obligation résulte également de l'article 17 de l'ordonnance de 1846, article ayant sa sanction légale dans la loi de 1845 sur la police des chemins de fer. (Art. 21.)

Une Compagnie est obligée de fournir des places à tous les voyageurs qui se présentent pour partir par un train ordinaire.

Si les voitures sont remplies et si on ne peut en ajouter d'autres, bien que le nombre maximum des voitures du train ne soit pas atteint, la Compagnie se trouve en contravention à l'article 17 de l'ordonnance de 1846. (Cour de Montpellier, 27 novembre 1854.)

La Cour décidait que la contravention ne pouvait être imputée qu'au Directeur de l'Exploitation « qui seul a le droit de disposer du matériel du chemin de fer, selon les besoins de chaque localité. »

Le Directeur de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a été condamné par la Cour d'Aix aux peines édictées par l'article 21 de la loi de 1845 pour infraction aux dispositions de l'article 17 de l'ordonnance de 1847 ; la Cour de cassation a, par arrêt du 22 avril 1854, sanctionné une doctrine aussi discutable.

Introduction sur la voie et dans les gares.

L'article 61 de l'ordonnance de 1846 porte qu'il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer, « de s'introduire dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler et d'y stationner. »

Cette disposition s'applique aussi bien à la circulation sur la voie proprement dite, sur laquelle le public est généralement peu tenté de s'aventurer, qu'à la circulation dans l'intérieur des gares, ce qui est d'un intérêt plus pratique.

Par conséquent, lorsqu'on demande la libre circulation dans les gares de chemins de fer, on ne tient pas compte de l'ordonnance de 1846.

La Cour de Montpellier, dans un arrêt du 24 juin 1850, a même décidé que ni le commissaire de surveillance, ni le chef de gare, ni qui que ce soit ne pouvait accorder à une personne étrangère au service la permission de pénétrer dans la gare. Le motif en est que la prohibition a été imposée, dans un intérêt d'ordre public, à cause du danger auquel on peut être

exposé, et aussi, dans l'intérêt général, pour que le service ne soit pas entravé par la présence du public.

Mais le règlement des gardes, proposé par les Compagnies, approuvé par le Ministre des Travaux publics et par conséquent valable et obligatoire, aux termes de l'article 60 de la même ordonnance de 1866, porte : « Les gardes doivent empêcher toutes personnes étrangères de circuler ou de stationner sur le chemin de fer ou ses francs abords, à moins qu'elles ne soient munies d'une autorisation. »

Ce règlement reconnaît aux Compagnies le droit d'autoriser le public à pénétrer sur les voies, à plus forte raison dans les gares.

II^e SECTION.

OBLIGATIONS DE L'EXPÉDITEUR ET DU DESTINATAIRE.

Nous avons déjà exposé comment, dans le contrat de transport, la personne du destinataire et celle de l'expéditeur devaient se confondre; nous traiterons cependant successivement des obligations de l'un et de l'autre, car, en fait et le plus souvent, ces obligations se succèdent.

I. — OBLIGATIONS DE L'EXPÉDITEUR.

Paiement du transport.

La première obligation de l'expéditeur est de payer le prix du transport, ou du moins d'assurer la responsabilité du paiement.

Tantôt ce prix est soldé d'avance par l'expéditeur lui-même; dans ce cas, l'expédition est dite *franco*, ou *en port payé*.

Tantôt le prix doit être payé par le destinataire, et le transport est dit *en port dû*. Si, dans ce cas, le destinataire refuse d'acquitter ce prix et, par suite, de recevoir livraison, c'est contre l'expéditeur que la Compagnie doit diriger son action en paiement.

L'expéditeur choisit le tarif qui lui convient, la Compagnie ne pouvant que le guider et le conseiller dans ce choix, ainsi que nous l'avons longuement expliqué. Il n'y a pas de prix à débattre; celui-ci est définitivement fixé par l'adoption du tarif.

L'expéditeur est tenu d'apporter la marchandise en gare, la Compagnie n'étant pas forcée de faire le camionnage; très-souvent elle s'en charge, et reçoit pour cela une taxe fixée par un tarif régulièrement établi. Lorsqu'une usine ou un établissement industriel quelconque a obtenu la construction d'un embranchement raccordé aux voies de la Compagnie, celle-ci est tenue, en vertu de l'article 62 du cahier des charges, d'envoyer ses wagons sur lesdits embranchements.

Déclaration d'expédition.

Le calcul de la taxe à appliquer dépend de la nature de marchandise expédiée qui, selon qu'elle appartient à telle ou telle classe, doit payer plus ou moins cher.

C'est l'expéditeur qui désigne la nature de la marchandise et fournit tous les renseignements nécessaires à l'opération et à la direction du transport, en rédigeant ce que l'on appelle la *déclaration d'expédition*.

Cette déclaration forme titre contre l'expéditeur et fait preuve contre lui.

Elle doit contenir :

- 1° Le nom et l'adresse de l'expéditeur;
- 2° Le nom et l'adresse du destinataire;
- 3° Le nombre, le poids et la nature des colis à expédier;
- 4° La mention à domicile ou en gare;
- 5° La mention en port dû ou en port payé;
- 6° La somme à faire suivre.

L'obligation de rédiger cette déclaration et de la faire sincère est la seconde des obligations de l'expéditeur; elle ne dérive

pas du contrat comme l'obligation de payer, mais elle est nécessaire pour la formation du contrat.

La sincérité dans la déclaration est une de ces obligations auxquelles certains commerçants semblent attacher trop peu d'importance. Pour bien des gens, voler l'État n'est pas voler, et les Compagnies de chemins de fer sont exposées à des tentatives de fraude comparables à celles que ne connaissent que trop les Administrations des douanes et de l'enregistrement.

Nous aurons à examiner, en cas de pertes et d'avaries, les conséquences de la fausse déclaration; mais indépendamment des circonstances de pertes ou d'avaries, la déclaration mensongère produit des effets importants qu'il importe d'étudier ici.

Un jugement du Tribunal de commerce de Marseille, en date du 3 mai 1860, mérite sur ce point une mention spéciale.

« Attendu, dit ce jugement, que les personnes qui usent de moyens de fraude dans les transports qu'elles font effectuer doivent indemniser les Compagnies de tous les faux frais de surveillance qu'elles leur occasionnent, et qu'elles sont tenues de prévenir à leurs frais les effets de leur exemple;

« Que c'est ainsi à titre de dommages-intérêts, et non à titre de peine, que l'insertion dans les journaux du jugement rendu contre l'auteur d'une fausse déclaration a été plusieurs fois ordonnée et qu'elle doit l'être dans l'espèce, etc... »

Un Tribunal de commerce peut donc ordonner l'insertion dans les journaux d'un jugement rendu contre un commerçant et constatant la fausse déclaration.

M. Duvérdy, dans son *Traité sur le contrat de transport*, s'exprime ainsi au sujet des fausses déclarations:

« Faire ainsi des déclarations mensongères pour frauder les Compagnies de chemins de fer de ce qui leur est légitimement dû, c'est, à nos yeux, commettre un véritable vol ou une escroquerie, suivant les circonstances, et si l'on n'a pas encore fait à de pareils actes l'application de la loi pénale, ils n'en doi-

vent pas moins être réprochés par les honnêtes gens à l'égal des délits poursuivis correctionnellement. »

Ceci était écrit en 1860; le 13 août 1862, un jugement du Tribunal de la Seine assimilait la fausse déclaration à une escroquerie. Mais le même Tribunal, en 1863, a contredit ce système, et, par son arrêt du 12 décembre de la même année, la Cour de Paris a décidé que la fausse déclaration n'est pas une escroquerie.

Ne doit-on pas décider au moins que la déclaration frauduleuse constitue sinon une escroquerie, du moins une contravention à l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845?

Aujourd'hui la jurisprudence est fixée à cet égard dans le sens de l'affirmative.

M. Sarrut, que nous avons déjà cité, combat cette doctrine. Ce jurisconsulte se demande d'abord, sans répondre à sa propre question, pourquoi une Compagnie de chemins de fer serait protégée d'une manière spéciale contre les fausses déclarations?

Nous estimons qu'il n'est point difficile de faire la réponse, et nous dirons :

Si les Compagnies de chemins de fer étaient des sociétés commerciales n'ayant en vue que des intérêts pécuniaires et poursuivant des bénéfices comme peut le faire toute société commerciale, nous dirions qu'elles n'ont pas besoin d'une protection particulière; mais, si au contraire ces sociétés ont des tarifs qu'elles ne peuvent librement modifier, elles ont le droit de demander au moins que la perception de ces tarifs leur soit assurée d'une façon particulière. De plus, la fausse déclaration n'a pas pour effet unique de nuire aux intérêts pécuniaires de la Compagnie; souvent l'État a donné aux Compagnies une garantie d'intérêt et il est directement intéressé à ce qu'elles réalisent tous les bénéfices qui leur sont légitimement dus.

Enfin, la fausse déclaration n'est-elle pas un moyen, à l'usage des consciences peu délicates, de se soustraire aux obligations qui résultent du grand principe de l'égalité des tarifs?

On accorde des indemnités à un commerçant dans le cas où

son concurrent a, par le fait de la Compagnie, obtenu un avantage dans l'exécution de ses transports, et on décide qu'en faisant cette faveur la Compagnie commet une contravention.

Un commerçant qui ne peut obtenir cette faveur, mais qui s'en procure l'avantage par une fausse déclaration, ne se place-t-il pas dans une situation en tout semblable à celle d'une Compagnie qui accorderait une faveur illicite, et ne doit-il pas être, comme cette dernière, regardé comme coupable d'une contravention?

Selon M. Sarrut, l'article 21 appartient à une loi sur la police des chemins de fer; il fait partie du titre III intitulé : *Des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer*. Dans aucun de ces articles, il n'est question d'exploitation commerciale.

L'article 21 n'a en vue que de garantir la sûreté de la circulation, la sécurité des personnes; on ne saurait donc l'invoquer en matière de fausse déclaration.

L'article 21 commence par ces mots, répondrons-nous: « Toute contravention aux ordonnances portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, etc... »

Comment veut-on ne pas faire rentrer dans ce mot, *exploitation des chemins de fer*, ce qui concerne le trafic des marchandises, aussi important, plus important même au point de vue des recettes pour une Compagnie de chemins de fer que le trafic des voyageurs?

Or, du moment que l'article 50 de l'ordonnance de 1846 prescrit la rédaction d'un récépissé, lequel ne peut être rédigé sans la déclaration de l'expéditeur, il est évident que celui qui fait une fausse déclaration ne se conforme pas à la disposition impérative de cet article 50, et que, par conséquent, il commet une contravention.

Nous comprenons qu'on puisse hésiter à qualifier d'escroquerie la fausse déclaration; mais nous croyons que l'opinion de la jurisprudence qui en fait une contravention à la police des chemins de fer est à l'abri de toute discussion.

Les conséquences de la fausse déclaration doivent donc être :

- 1° La condamnation au paiement de la différence entre le tarif perçu et le tarif exigible;
- 2° La condamnation à des dommages-intérêts;
- 3° L'affichage du jugement;
- 4° Enfin l'amende.

Ne peut-on pas ajouter, en dehors de toute considération juridique, que si la seule punition à infliger aux auteurs d'une fausse déclaration se réduisait à payer la différence de taxe, la regrettable pratique que nous signalons se développerait rapidement? Que risquerait-on en cas de découverte? Payer ce que l'on devait, rien de plus.

La fausseté de la déclaration prend un caractère particulièrement grave lorsqu'elle a eu pour objet de déguiser la nature des marchandises, telles que les matières explosibles ou inflammables, ou des objets soumis aux droits de douane.

Si, par suite de la non-déclaration, des marchandises explosibles venaient en cours de route à occasionner des accidents, l'expéditeur devrait être regardé comme coupable de blessures ou d'incendie par imprudence. Le Tribunal de la Seine a en effet consacré cette doctrine par un jugement du 24 décembre 1873.

Il arrive aussi qu'une fausse déclaration est faite en vue d'obtenir l'exécution d'un transport prohibé, par exemple celui du gibier pendant la fermeture de la chasse, transport que l'article 12 de la loi du 3 mai 1844 punit de l'amende et d'un emprisonnement de six jours à deux mois. D'après l'article 1^{er} du Code pénal et l'article 137 du Code de justice criminelle, et d'après les termes mêmes de la loi de 1844, le transport du gibier en temps prohibé constitue un délit; il en résulte qu'une Compagnie ne peut être déclarée coupable de ce délit que si elle a connu la nature du colis qui lui était confié.

Cependant la jurisprudence a, pendant longtemps, appliqué les peines de la loi de 1844 aux conducteurs de train qui, par leurs fonctions, ne peuvent et ne doivent pas connaître le contenu des wagons qu'ils sont chargés d'escorter. (Tribunal de la Seine, 7 juillet 1868.)

La jurisprudence ne reconnaît maintenant la culpabilité que si

l'agent a connu qu'il transportait du gibier; mais, selon elle, l'intention coupable n'est pas nécessaire, et elle admet une sorte de présomption de culpabilité. (Cour de Paris, 19 août 1868.)

Nous pouvons dire seulement que ce revirement ne nous semble pas assez complet, car d'après les principes élémentaires du droit pénal, personne n'est coupable d'un délit s'il n'a voulu le commettre, et la présomption d'innocence impose à l'accusation le fardeau de la preuve.

Débours et remboursements.

La déclaration doit contenir l'indication de la somme (en toutes lettres) à faire suivre.

Ceci demande quelques mots d'explication, et nous devons exposer en quoi consistent, dans l'industrie des chemins de fer, le débours et le remboursement.

Quand une Compagnie reçoit une marchandise d'un voiturier ou d'un intermédiaire quelconque, celui-ci peut ne vouloir se dessaisir de cette marchandise que contre paiement de ce qui lui est dû pour frais de transport antérieur, emballage, commission, etc...., et demander que la Compagnie, avant de recevoir la marchandise, acquitte entre ses mains le montant de ces frais divers. Celle-ci rentrera dans cette avance en l'ajoutant au compte des frais de transport, et elle sera payée du tout par le destinataire. C'est ce qu'on appelle un débours (1).

(1) Les instructions générales du Règlement portent, à cet effet, la mention suivante: « L'avance, au départ, des frais ou déboursés dont une expédition peut être grevée n'est obligatoire que de Compagnie à Compagnie et au transit d'une ligne de fer sur une autre ligne. (Extrait des Tarifs généraux, G.V. et P.V.) Peuvent toutefois être considérées comme débours, et remboursées aux expéditeurs par les gares de départ, au moment même de la remise des objets à transporter, toutes sommes inférieures de beaucoup à la valeur de la marchandise et ne paraissant pas représenter au delà des frais déjà faits, soit à titre de transport antérieur à la voie ferrée, soit à titre de droits

Le remboursement est une somme que la Compagnie percevra pour le compte de l'expéditeur et dont elle devra lui tenir compte. Un négociant expédie des marchandises non payées et en port dû à un destinataire auquel il ne veut pas faire crédit; il charge la Compagnie de ne se dessaisir de la marchandise que contre paiement :

- 1° Des frais du transport que la Compagnie conservera;
- 2° Et du prix de la marchandise qu'elle aura à rembourser à l'expéditeur.

Selon la jurisprudence, une Compagnie ne peut se refuser au transport d'une marchandise grevée de débours lorsque la valeur du colis assure toute garantie au transporteur. Au contraire, le transport d'une marchandise grevée de remboursement est facultatif, c'est-à-dire que la Compagnie peut refuser de se constituer ainsi le mandataire des divers expéditeurs.

L'encaissement du débours à l'arrivée ne donne lieu à aucun transport de fonds, puisque l'expéditeur a été payé au départ et par avance, et ce service est rendu gratuitement par la Compagnie. Il n'en est pas de même du remboursement : les sommes payées par le destinataire font retour au lieu d'expédition, et dès lors elles sont soumises au tarif du transport des finances.

Nous n'avons pas à discuter ici les motifs sur lesquels s'appuie cette pratique; l'obligation de transporter les marchandises grevées de débours résulte d'un usage constant dans le commerce et auquel les voituriers s'étaient toujours soumis.

Déclaration d'itinéraire.

La déclaration d'expédition ne contient aucune indication sur l'itinéraire que la marchandise devra suivre. Une circulaire ministérielle du 28 mai 1861 reconnaît aux expéditeurs le droit

de douane, de régie ou d'octroi, enfin à titre d'emballage. • (Chemins de fer de l'Est, Ordre général n° 18, sur la perception des taxes; chapitre IV, page 239.)

de choisir l'itinéraire qu'ils veulent faire suivre à leur marchandise, à la condition, bien entendu, de payer le tarif de cet itinéraire. La jurisprudence a décidé que, dans le silence de l'expéditeur, le choix appartenait à la Compagnie.

II. — OBLIGATIONS DU DESTINATAIRE.

Lorsque l'expédition a été faite en port payé et avec livraison à domicile, le destinataire n'a qu'à recevoir livraison.

Nous verrons plus tard s'il peut faire des réserves en cas de contestation pour retard ou avaries.

Lorsque l'expédition est faite en port dû, le destinataire doit payer le prix pour obtenir livraison.

Si l'expédition a été faite en gare, la Compagnie avertit le destinataire de l'arrivée de ses marchandises ; sans cela, elle n'aurait ni le droit d'exiger des frais de magasinage, ni la faculté de faire d'office la livraison à domicile, et la jurisprudence a décidé que l'envoi de cette lettre d'avis n'était obligatoire qu'à ce double point de vue.

Nous lisons en effet dans un arrêt de la Cour de cassation du 2 décembre 1873 :

« LA COUR,

• Vu l'article 10 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 :
Attendu que cet article, en imposant aux Compagnies l'obligation de mettre les expéditions à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra leur arrivée effective en gare, ne leur impose pas de plus l'obligation de prévenir les destinataires, par une lettre d'avis, de l'arrivée des expéditions ou des marchandises qu'elles doivent être en mesure de leur délivrer quand, dans le jour qui suit leur arrivée, ils se présentent pour en prendre livraison ;

• Attendu qu'en cette matière tout est de droit étroit, et que les devoirs des Compagnies, comme les droits des destinataires, ne peuvent résulter que des dispositions des lois et règlements qui les régissent ; qu'il suit de là que le jugement

attaqué, en mettant à la charge de la Compagnie un dommage qui, dans le cas particulier, ne lui incombait pas de plein droit, sans constater que ce dommage fût imputable à une faute commise par elle ou par ses agents, mais par l'unique motif qu'elle n'avait pas, en temps utile, avisé le destinataire de l'arrivée de la marchandise, a formellement violé l'article ci-dessus visé. »

Le destinataire a dû être prévenu par l'expéditeur lui-même. La Compagnie n'a intérêt à l'avertir que pour faire courir les droits de magasinage.

Le destinataire doit venir retirer sa marchandise et émarger le registre des arrivages ou des factages en cas d'apport à domicile.

Livraison en gare ou à domicile.

Au sujet des droits et obligations du destinataire, une controverse délicate s'élève relativement à l'interprétation du paragraphe 4 de l'article 52 du cahier des charges.

Cet article impose aux Compagnies l'obligation de faire le factage de la gare d'arrivée au domicile du destinataire. Mais le paragraphe 4 ajoute :

« Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises. »

Remarquons que l'article ne parlant pas du factage au départ, on ne peut guère comprendre cette réserve expresse, pour l'expéditeur, de son droit de camionner lui-même à l'arrivée.

Nous avons dit que, dans la déclaration, l'expéditeur doit indiquer si la livraison sera faite en gare ou à domicile.

D'après les tarifs généraux, en l'absence de mention, la marchandise sera portée à domicile si elle a été expédiée en grande vitesse; elle sera au contraire gardée en gare si elle a été expédiée par petite vitesse.

Lorsque l'expéditeur a fait son choix en demandant la livraison à domicile ou en gare, le destinataire conserve-t-il le droit d'in-

voquer en dehors, et même à l'encontre de ce contrat, le paragraphe 4 de l'article 53 du cahier des charges?

Si la livraison doit être faite en gare, nous pensons que le destinataire peut exiger le transport à domicile par la Compagnie; car, d'une part, ce transport est obligatoire pour celle-ci, et, d'autre part, on ne peut soutenir qu'il y ait là une prétention contraire à ce qui a été convenu dans le contrat primitif; on ajoute quelque chose en prolongeant le transport.

La question est autrement délicate lorsque, le contrat ayant stipulé la livraison à domicile, le destinataire élève la prétention de prendre livraison en gare et de ne pas payer les frais de camionnage.

On pourrait se demander s'il y a lieu de distinguer deux cas : l'expédition *franco* et l'expédition *en port dû*.

Il semblerait que, dans le premier cas, la Compagnie, si la prétention du destinataire est fondée, devrait rembourser les frais de camionnage :

Dans le second, qu'elle n'aurait pas le droit d'en exiger le paiement.

Il est indispensable de se rappeler ici ce que nous avons dit sur la formation du contrat de transport. La personne du destinataire se confond avec celle de l'expéditeur, son mandataire et son gérant d'affaires. Le destinataire a droit d'invoquer le contrat, mais il doit, selon nous, l'invoquer tel qu'il est.

J'ai envoyé une caisse à ma maison de campagne, j'ai stipulé la livraison à domicile et j'ai payé d'avance le prix total : il nous semble impossible d'admettre que je puisse, à la gare d'arrivée, demander livraison et répéter contre la Compagnie les frais de camionnage. Personne ne l'a jamais soutenu; mais alors pourquoi admettre avec la jurisprudence une solution contraire lorsque, en fait, la personne du destinataire est distincte de celle de l'expéditeur et que le prix stipulé, au lieu d'être payé, est encore dû? En effet, un contrat est intervenu réglant le transport et le prix; le destinataire, qui est partie contractante, vient demander que ce transport soit changé, que ce prix soit diminué. Personne ne peut soutenir qu'il puisse refuser de payer le tarif

adopté, s'il a été régulièrement choisi, sous prétexte que l'expéditeur aurait pu en prendre un autre plus favorable, par exemple en changeant l'itinéraire demandé par l'expéditeur. Comment veut-on admettre qu'il puisse modifier une des clauses du contrat? Cet argument serait absolument irréfutable en matière de transport par un voiturier ordinaire. Mais, répond la jurisprudence, l'article 52 du cahier des charges a modifié ces principes. Cela est-il vrai?

L'article 52 oblige les Compagnies au transport à domicile :
• Elles seront tenues de faire par elles-mêmes le factage pour la remise au domicile des destinataires. •

Si nous supprimons le paragraphe 4, nous avons alors le système anglais, où il n'y a pour ainsi dire pas de livraison en gare. Les Compagnies auraient dû et n'auraient pu faire que des transports à domicile.

Mais on n'a pas voulu qu'il en fût ainsi, et le paragraphe 4 a pour objet de permettre la livraison en gare.

Quand peut-on invoquer ce paragraphe 4? C'est au moment où on fait le contrat. Si donc le destinataire, par la voie de l'expéditeur, a stipulé la livraison à domicile, nous soutenons que son option est faite et que le contrat doit demeurer intact.

Il n'en serait pas de même si le contrat ne disait rien. L'expéditeur n'ayant rien spécifié, les Compagnies ont soutenu que dans ce cas elles avaient le droit d'interpréter ce silence et de faire l'expédition à domicile. Nous ne le pensons pas.

L'expéditeur s'est dit : J'ai le droit de choisir pour le destinataire la livraison à domicile ou en gare, mais je préfère lui laisser le choix et je m'abstiens. — Le silence de la déclaration doit alors être considéré comme une réserve du droit d'invoquer le paragraphe 4 dont le destinataire pourra profiter, puisque le contrat ne contient rien qui soit contraire à sa prétention.

Nous estimons donc que, sur ce point, la prétention des Compagnies d'interpréter le silence de la déclaration dans le sens qui leur est le plus favorable n'est pas fondée.

La jurisprudence ne semble pas fixée sur ce point; nous cite-

rons seulement un arrêt de la Cour de cassation du 13 juillet 1859.

D'après cet arrêt, l'expéditeur et le destinataire de marchandises transportées par la voie de fer peuvent renoncer au droit qui leur appartient de faire opérer eux-mêmes et à leurs frais le camionnage, c'est-à-dire le transport à domicile, de marchandises arrivées en gare.

Et la convention entre la Compagnie et l'expéditeur que le transport des colis au domicile du destinataire sera opéré par les soins de la Compagnie, qui a fait comprendre les frais de camionnage dans le prix du transport, est obligatoire pour le destinataire, par cela seul que ce dernier consent à recevoir la marchandise, cette réception ne pouvant avoir lieu que suivant les conditions déterminées par la lettre de voiture.

En conséquence, la Compagnie ne peut être obligée de livrer, lors de l'arrivée en gare, au destinataire, ou au commissionnaire de transport qui se présente en son nom, les colis à l'égard desquels existent de semblables conventions, que sous condition de paiement des frais de camionnage compris dans la lettre de voiture.

ARRÊT.

« LA COUR,

« Statuant sur le moyen unique :

« Attendu que si, d'après l'article 52 du cahier des charges, l'expéditeur et le destinataire conservent le droit de faire opérer à leurs frais le camionnage des marchandises arrivées en gare, c'est-à-dire le transport à domicile, il ne leur est pas interdit de déroger à cette faculté par des conventions particulières, et de stipuler que le camionnage sera opéré par les soins de la Compagnie ;

« Attendu qu'il est constaté, en fait, par l'arrêt attaqué, qu'au moment du départ il a été convenu entre l'expéditeur et la Compagnie du chemin de fer que le transport des colis au domicile du destinataire serait opéré par les soins de la

Compagnie et qu'il est même reconnu que les frais de camionnage avaient été compris dans le prix du transport; qu'il est vrai que cette convention intervenue entre l'expéditeur et le voiturier n'était pas obligatoire d'une façon absolue pour le destinataire, mais que celui-ci ne pouvait s'y soustraire du moment où il consentait à recevoir la marchandise qui ne lui était adressée que sous la condition de rembourser au chemin de fer les frais de camionnage compris dans la lettre de voiture; que, pour l'avoir ainsi jugé, l'arrêt attaqué n'a ni violé, ni faussement appliqué les dispositions légales ci-dessus citées; »

• Rejette, etc. »

(Du 13 juillet 1859, Chambre des requêtes. Dalloz, 1859. 1^{re} p., p. 391.)

Paiement du prix de transport.

Relativement au prix de transport, qu'il ait été payé ou qu'il soit encore dû, peu importe, le chiffre indiqué dans la déclaration peut être critiqué par la Compagnie ou le destinataire.

La Compagnie soutient qu'on n'a pas appliqué régulièrement le tarif et qu'une somme supérieure lui est due. Son droit à percevoir ce complément de taxe légitimement dû nous semble incontestable; car on ne peut soutenir qu'il y ait là violation du contrat qui a déterminé le chiffre mentionné sur la lettre de voiture ou sur le récépissé qui en tient lieu. En effet, nous savons que dans un contrat de transport par chemin de fer, le prix qui est à l'abri des discussions des parties n'est pas déterminé par le contrat, et qu'il résulte d'un acte auquel la puissance publique a imprimé un caractère d'authenticité et de fixité.

On doit dès lors repousser le système de certains tribunaux de commerce soutenant que l'erreur dans la fixation du prix était imputable aux Compagnies qui, en indiquant un prix trop faible, avaient trompé les expéditeurs, en sorte que ceux-ci avaient, de ce chef, droit à des dommages-intérêts qu'on faisait

consister dans la différence entre le prix indiqué inexactement et le prix régulièrement établi.

Les tarifs sont des lois qui s'imposent également à tous, et lorsqu'une erreur est commise, la faute est commune aussi bien aux expéditeurs qu'aux Compagnies, et ni l'une ni l'autre partie n'a le droit d'en tirer un bénéfice.

Le principe supérieur de l'égalité des taxes s'impose absolument, et les Compagnies peuvent exiger le paiement de la taxe complète.

Lorsque l'erreur a eu lieu au profit de la Compagnie, qui a perçu plus qu'elle ne devait, la question se complique. Si le prix n'a pas été payé, le destinataire peut évidemment exiger la rectification, et les Compagnies n'ont aucun motif de s'y opposer. Il en est de même lorsque, le prix ayant été payé, le destinataire n'a pas reçu la marchandise; mais, lorsque ces deux conditions sont remplies, — paiement du prix et réception de la marchandise, — l'expéditeur ou le destinataire ont-ils le droit de réclamer ce qu'ils ont payé en trop? Ce qui fait la difficulté, c'est la prescription de l'article 103 du Code de commerce qui éteint toute action contre le voiturier.

Évidemment il y a eu, de la part de l'expéditeur, paiement de l'indû. Doit-on alors appliquer l'article 1376 du Code civil sur la restitution de l'indû, sans avoir égard à la prescription de l'article 103? Nous ne le pensons pas, car la prescription de cet article 103 a pour objet de soustraire le voiturier à toute contestation qui serait relative au contrat de transport; mais, dans notre espèce, on ne peut pas dire que ce soit une difficulté au sujet de ce contrat. Les Compagnies ont reçu plus qu'elles ne devaient recevoir; elles doivent restituer.

Il ne semble pas que la jurisprudence ait été appelée à se prononcer expressément sur cette question, ce qui permet de dire que les Compagnies ne refusent pas ces restitutions et reconnaissent le droit des expéditeurs.

Nous avons terminé l'étude sommaire des obligations de chacune des parties qui figurent dans un contrat de transport; nous avons vu combien la liberté, aussi bien des Compagnies que celle

des expéditeurs, était limitée; nous allons rechercher maintenant dans quels cas la responsabilité de l'une se trouve engagée vis-à-vis de l'autre.

Disons tout de suite que, pour les Compagnies, cette responsabilité a cela de particulier qu'elles n'ont aucun moyen de s'y soustraire; leurs obligations restent les mêmes, sans qu'il soit tenu compte des circonstances de fait qui augmentent les difficultés qu'elles auront à vaincre. Elles doivent transporter tous les voyageurs qui se présentent quel que soit leur nombre; elles doivent accepter toutes les marchandises, quelle que soit leur quantité; elles n'ont à discuter ni un prix, ni un délai; elles sont des entreprises de transport, mais des entreprises bien différentes de celles qu'ont prévues nos Codes.

DEUXIÈME PARTIE

DE LA RESPONSABILITÉ

EN MATIÈRE DE

TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER

CHAPITRE I^{er}

NOTIONS GÉNÉRALES

Toute la théorie juridique de la responsabilité repose sur les articles 1382, 1383 et 1384 du Code civil, qui sont ainsi conçus :

1382. — « Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il arrive à le réparer. »

1383. — « Chacun est responsable du dommage qu'il a causé

non-seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou son imprudence. »

1384. — « On est responsable non-seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde. »

On a appelé action en dommages-intérêts celle qui, s'appuyant sur ces articles, a pour objet d'obtenir la réparation d'un préjudice éprouvé.

La première condition pour qu'une action en dommages-intérêts puisse s'ouvrir, c'est qu'il y ait eu un préjudice. Ce préjudice peut consister, soit dans la perte d'un bien acquis, soit dans la perte d'une occasion certaine de gain, ce que dans la doctrine on appelle le *damnum emergens* et le *lucrum cessans*.

Le préjudice éprouvé n'est pas par lui-même suffisant pour ouvrir l'action en responsabilité; en d'autres termes, une personne peut subir un préjudice sans avoir droit d'exercer aucune action en dommages-intérêts; ainsi, par exemple :

Une Compagnie de chemins de fer élève sur les terrains qu'elle a acquis un remblai nécessaire à la construction de la voie; ce remblai bouche complètement la vue d'un propriétaire voisin dont la propriété n'a pas été entamée. Il suffit que le remblai soit situé dans les conditions de distance voulues par la loi pour que le propriétaire, qui éprouve cependant un préjudice, soit absolument sans droit contre le chemin de fer. Pour qu'une action en dommages-intérêts soit possible, il faut que l'auteur du dommage ait dépassé la limite de son droit et qu'il y ait eu violation du droit d'autrui. Le préjudice n'est reprochable que s'il a été le résultat d'une faute. Cette faute peut consister en un fait positif, une blessure, par exemple; ou bien en un fait négatif, c'est-à-dire dans l'abstention d'une mesure de prudence ou de simple précaution.

On voit donc immédiatement que la faute en droit civil ne se confond pas avec la faute en droit criminel.

Le délit civil n'est pas nécessairement une infraction à la loi

pénale ; mais ces deux fautes ont ce caractère commun qu'elles doivent être reprochables. L'acte qui a causé le dommage, l'omission ou la négligence qui en a été la cause, doivent procéder d'une volonté intelligente ; la négligence doit être considérée comme la volonté réfléchie de ne pas faire ce à quoi on était tenu.

Je suppose que l'agent d'une Compagnie de chemins de fer, devenu subitement fou, occasionne un accident par une action inconsciente. Il n'y a pas faute de l'agent, car on ne peut reprocher à un fou l'acte d'un fou ; l'action en dommages-intérêts n'est pas ouverte. Pour que les victimes de l'accident pussent obtenir condamnation contre la Compagnie, elles seraient obligées de prouver que celle-ci a été coupable de garder à son service un homme dont la raison était soupçonnée. Dans ce cas, la responsabilité de la Compagnie se trouverait indirectement engagée ; mais, si la folie a été soudaine, impossible à prévoir, il n'y a pas de responsabilité. Il y a bien un préjudice éprouvé, mais le second élément fait défaut ; il n'y a pas faute reprochable à celui qui a causé le préjudice.

Ce que nous disons de la folie ne doit pas s'appliquer à l'ivresse, bien que l'homme ivre, ayant perdu l'usage de sa raison, ne puisse souvent commettre que des actes involontaires. Il y a eu deux fautes commises : la première par l'homme lui-même qui s'est enivré et qui ne peut invoquer comme une excuse en sa faveur la faute même qui a été une des causes des faits qui lui sont reprochés ; la seconde faute a été commise par la Compagnie, qui a eu le tort de laisser en service un homme ivre.

D'après les principes généraux du droit, c'est au demandeur qu'il incombe de fournir la preuve. Dans une action en dommages-intérêts, c'est au demandeur de prouver le préjudice qu'il prétend avoir subi, et, ce préjudice étant établi, il doit encore prouver qu'il est le résultat d'une faute dont le défendeur au procès est responsable.

Cette règle fondamentale sur la preuve se trouve absolument renversée lorsqu'il s'agit des responsabilités spéciales dont

nous avons à nous occuper. Nous verrons bientôt que le voiturier défendeur à une action en dommages-intérêts est tenu, pour se décharger, de prouver qu'il n'y a pas eu de sa part une faute reprochable. A ce point de vue il n'est donc pas dans la situation du défendeur qui n'a qu'à combattre les arguments de son adversaire; celui-ci n'a rien dit et le défendeur doit prouver qu'il n'est pas coupable. Cependant il y aura lieu de rechercher avec soin si, en cas d'accident survenu à un train de voyageurs, on doit admettre une présomption de faute, car si on l'admet, ce sera à la Compagnie d'établir qu'il y a eu cas fortuit ou force majeure.

Les articles dont nous venons de parler ne s'occupent que des cas où il y a responsabilité sans qu'un contrat soit intervenu entre les deux personnes dont les intérêts se contredisent. Si, au contraire, il s'agit d'une responsabilité pour la non-exécution d'une obligation, c'est aux articles 1146 et suivants qu'il faut se reporter.

Le principe fondamental est que les dommages-intérêts sont dus pour la non-exécution ou le retard dans l'exécution. Quant à la quotité de ces dommages-intérêts, ceux-là seuls sont dus qui ont été prévus ou ont pu l'être lors du contrat (1150).

Le préjudice qui résulte de l'inexécution d'un contrat peut être considérable, et nullement en proportion des avantages que l'exécution même de l'obligation devait naturellement produire.

La condamnation aux dommages-intérêts devant comprendre et la perte subie et le gain perdu, l'inexécution de l'obligation pourrait avoir pour le débiteur des conséquences excessivement lourdes. L'article 1150 a pour but de restreindre dans des limites raisonnables l'étendue de la responsabilité.

Toute l'économie de cette disposition repose sur cette idée que l'étendue de la responsabilité des parties doit compter dans le calcul des avantages qu'elles ont à stipuler. Plus la responsabilité est lourde, plus le débiteur a droit d'augmenter l'avantage qu'il doit tirer du contrat. S'il a prévu ou pu prévoir le dommage dont on lui demande réparation, s'il en a tenu compte, il est juste qu'il subisse une condamnation qui ne peut le sur-

prendre; s'il n'en a pas tenu compte, il ne peut se plaindre qu'à lui-même de sa propre imprudence.

Les parties peuvent, en outre, fixer à l'avance quels dommages-intérêts seront dus; c'est ce qu'on appelle l'adjonction d'une clause pénale.

Enfin, nous pouvons rappeler les articles 1637 et 1638 en matière de vente, qui décident que l'on peut stipuler une clause de non-garantie, mais qu'elle ne saurait avoir d'effet à l'encontre d'un fait personnel, ce qui n'est d'ailleurs qu'une application du principe de la liberté des conventions, inscrit dans l'article 1131 du Code civil.

Après avoir ainsi brièvement rappelé les principes élémentaires qui dominent la matière, nous allons entrer dans l'étude spéciale de la responsabilité qui incombe aux Compagnies de chemins de fer, en matière de transports. Nous diviserons cette partie de notre travail en deux chapitres, et nous envisagerons successivement :

I. — La responsabilité vis-à-vis des voyageurs :

- 1° En cas de mort ;
- 2° En cas de blessures ;
- 3° En cas de retard.

II. — La responsabilité vis-à-vis des expéditeurs et destinataires :

- 1° En cas de perte ;
 - 2° En cas d'avaries ;
 - 3° En cas de retard.
-

CHAPITRE II.

RESPONSABILITÉ VIS-A-VIS DES VOYAGEURS.

PREMIÈRE SECTION.

Responsabilité en cas de mort.

Lorsqu'une Compagnie de chemins de fer a délivré un billet de place à un voyageur, — et elle ne peut le refuser à moins d'une autorisation ministérielle, limitant par exemple la nature des voitures à mettre dans un train, ou d'une circonstance de force majeure régulièrement constatée, — elle prend l'engagement de faire arriver ce voyageur à destination, dans les conditions de transport qu'il lui a convenu de choisir, d'après le prix qu'il voulait mettre à son voyage.

Si, en cours de route, ce voyageur vient à succomber de mort violente, dans quelle mesure la responsabilité de la Compagnie est-elle engagée vis-à-vis des héritiers du défunt ?

Presque tout ce que nous allons dire pour le cas de mort devra s'appliquer au cas de blessures, et nous n'aurons pas à y revenir dans la suite.

Les Compagnies étant responsables de la sécurité des voyageurs, ceux-ci doivent se soumettre aux injonctions qui leur sont faites par les agents de la Compagnie, pour les besoins du

service, ou qui sont affichées soit dans les gares, soit dans les voitures.

L'article 68 de l'ordonnance de 1846 porte que les cantonniers, garde-barrières et autres agents de chemin de fer, doivent faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite là où il est interdit de pénétrer. Les agents doivent être revêtus d'un costume distinctif, et, d'après l'article 73 de la même ordonnance, les surveillants, en signe d'autorité, peuvent être armés d'un sabre. Les Compagnies n'ont pas usé de cette faculté ; la seule personne armée qu'on puisse voir dans une gare de chemin de fer est le gendarme de service représentant la force publique. Aux termes de l'article 68 de l'ordonnance, les employés de chemins de fer, pour vaincre la résistance des contrevenants, ont droit de requérir l'assistance des agents de l'Administration et de la force publique.

Si, contrairement à la défense formelle qui lui en est faite, un voyageur traversant une voie vient à être écrasé par une machine, il est victime de sa propre imprudence, et la responsabilité de la Compagnie n'est pas engagée. Il en est de même si, malgré la défense formelle écrite de la manière la plus apparente sur les murs d'une gare, un voyageur descend d'un train avant l'arrêt absolu : sa mort ou les blessures qu'il reçoit sont le résultat de sa faute.

Mais, si les Compagnies n'ont pas prévenu le public du danger de traverser une voie à un moment donné, le voyageur qui vient à passer sans être en contravention a le droit, s'il est renversé par une machine, de poursuivre la Compagnie dont la négligence l'a exposé à un danger qu'on pouvait prévoir.

On a quelquefois demandé que les Compagnies accordassent la libre circulation dans les gares ; il faudrait, par compensation, admettre qu'elles ne pourront être poursuivies à la suite des accidents qui viendraient à résulter de cette libre circulation.

Il y a lieu de noter ici une cause d'accidents assez nombreux qui se produisent sur les voitures à impériale employées pour le service des lignes de banlieue. Malgré les injonctions les plus formelles, malgré les affiches apposées partout, les voyageurs se

tiennent debout sur les plates-formes ; ils passent d'une voiture à une autre par plaisanterie, par bravade ; ils sont atteints au passage sous les ponts et renversés presque toujours mortellement. La responsabilité des Compagnies n'est évidemment pas en cause ; elles ont prévenu ; on n'a pas tenu compte de leurs avertissements.

Le voyageur monte dans le compartiment auquel son billet lui donne droit et que la Compagnie a mis à sa disposition ; il doit croire que cette voiture remplit toutes les conditions de solidité désirables. Pendant la route, un essieu se brise, le train déraile et le voyageur est tué ou blessé ; la Compagnie est-elle responsable ? Il faut distinguer. En effet, pour que la responsabilité de la Compagnie soit engagée, il faut que cet accident ait eu pour cause, soit la faute d'un agent, soit un vice du matériel, vice qu'on aurait pu corriger. Dans les deux cas, il y a faute reprochable.

Le fait même de l'accident n'implique pas nécessairement la faute d'un agent ou le vice du matériel. Supposons un cas extrême : Le mécanicien et le chauffeur d'un train viennent à être frappés l'un et l'autre de mort subite par la foudre ou par toute autre cause impossible à prévoir ; la machine, n'étant plus gouvernée, continue son chemin tant qu'elle est alimentée par l'eau de la chaudière ; elle dépasse une station et vient se heurter contre un obstacle ; un accident grave se produit ; il y a des victimes, mais il n'y a faute de personne. Le matériel était en parfait état et les deux hommes, dont la présence sur la machine est exigée par les règlements, jouissaient d'une excellente santé lorsqu'ils ont commencé leur service.

Les victimes d'un accident étant demanderesses à un procès en dommages-intérêts intenté contre la Compagnie, il semble résulter des principes du droit que c'est à elles de prouver la faute de la Compagnie, et non à celle-ci, contre qui la preuve doit être faite, de prouver qu'elle n'est pas en faute.

Cependant la Cour de Paris a émis une doctrine absolument contraire, qu'au point de vue des principes il nous importe de discuter.

Cette doctrine résulte de quatre arrêts rendus le 27 novembre 1866 ; un nouvel arrêt du 16 décembre 1873 semble impliquer l'adoption des mêmes principes.

Selon la Cour de Paris, le voyageur blessé à la suite d'un déraillement n'est pas tenu de prouver la faute de la Compagnie ; au contraire, ce serait à elle, pour échapper à l'action, qu'incomberait l'obligation de prouver les faits de nature à dégager sa responsabilité. (*Revue de Jurisprudence, Gazette des Tribunaux*, 26 août 1879.)

Cette doctrine est approuvée par divers jurisconsultes : M. Sourdat (*Responsabilité*, n° 1058) et M. Bédarrides (*Chemins de fer*, n° 440).

Pour soutenir qu'il y a ainsi présomption de faute contre le voiturier au profit des victimes de l'accident, on ne peut invoquer, à défaut d'un texte formel qui nous semblerait nécessaire, que la disposition de l'article 1784 du Code civil, qui décide que les voituriers sont responsables de la perte ou des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure.

La doctrine de la jurisprudence étendant ainsi la portée de cet article, qui est cependant d'exception, implique une assimilation absolue du voyageur et de la chose voiturée ; cette assimilation n'est-elle pas un peu hardie, et peut-on dire qu'elle était dans les prévisions des rédacteurs du Code civil ?

L'article 103 du Code de commerce, qui établit la même responsabilité, ne parle encore que des marchandises.

Cette présomption de faute aurait même, selon la Cour de Paris, une portée bien autrement considérable.

En effet, dans l'espèce sur laquelle la Cour avait eu à se prononcer, l'accident provenait de la rupture du bandage d'une roue. Selon les principes, le demandeur aurait dû prouver que la Compagnie était coupable d'avoir mis ainsi en circulation une voiture dont la solidité était contestable.

Non-seulement le demandeur ne faisait pas cette preuve, mais la Compagnie prouvait : 1° que la défectuosité de la roue ne s'était

manifestée par aucun signe extérieur; 2° que le bandage présentait toutes les apparences d'une bonne fabrication; 3° qu'il n'avait été reçu qu'après les épreuves d'usage.

La Compagnie établissait donc qu'elle n'était pas en faute et que, par conséquent, l'accident ne lui était pas reprochable.

Cependant la Cour décide que l'impossibilité où avait été la Compagnie de prévoir la rupture de ce bandage ne pouvait constituer un cas fortuit ou une force majeure. L'accident a eu lieu; donc la Compagnie est coupable. Cette conséquence nécessaire que l'on tire de ces arrêts nous semble contraire à la notion juridique de la responsabilité, et, en effet, la Cour de cassation, dans un arrêt récent, a reconnu pour exacte en droit la thèse absolument contraire à celle de la Cour de Paris.

La Cour de Caen, dans un arrêt du 13 août 1878, avait décidé contrairement à la Cour de Paris.

Un ouvrier terrassier avait été écrasé sous un éboulement : on prétendait que la Compagnie des entrepreneurs était responsable, parce qu'on aurait dû mettre des surveillants chargés d'avertir les ouvriers en cas de danger d'éboulement.

La Cour a dégagé la responsabilité des entrepreneurs par ces motifs : « Que la présence d'un surveillant n'aurait pu prévenir l'éboulement, puisqu'il a été reconnu et constaté que la veine de terre argileuse détachée du talus n'avait qu'une minime épaisseur; que cette veine n'était pas apparente à l'extérieur, d'où l'on a conclu avec juste raison que cette cause d'éboulement était très-difficile, sinon impossible à reconnaître à l'avance; qu'ainsi l'accident était dû à un concours de circonstances imprévues qu'aucune prudence ne saurait prévenir et qui ne peut faire encourir aux entrepreneurs aucune responsabilité. »

Le pourvoi contre cet arrêt a été rejeté par la Chambre des requêtes.

L'analogie entre les procès jugés par la Cour de Paris et le procès porté devant la Cour de Caen est évidente. Dans les deux cas, le demandeur justifiant du préjudice qu'il a éprouvé ne peut établir la faute du défendeur.

Dans le premier cas, son argument est celui-ci : le matériel s'est brisé, donc il était mauvais, et la faute consiste à avoir eu un mauvais matériel.

L'argument, dans le second cas, est celui-ci : un surveillant devait prévenir du danger; la faute consiste dans ce fait que l'ouvrier n'a pas été prévenu.

La Compagnie de chemins de fer répond que son matériel aurait été déclaré bon par quiconque l'eût examiné, et qu'elle ne pouvait en rien prévenir cette rupture de roue.

La Compagnie des entrepreneurs répond que la cause de l'éboulement ne pouvait être aperçue et qu'aucun surveillant n'aurait pu découvrir l'existence de la veine argileuse.

L'analogie est donc complète : ici une paille dans le métal; là une veine de terre glissante. Deux causes de danger, l'une et l'autre, mais toutes deux invisibles, et dès lors impossibles à combattre.

Dans le premier cas, la Cour de Paris conclut à la responsabilité; dans le second, la Cour de Caen conclut à la non-responsabilité. Selon nous, c'est cette dernière solution qui est conforme au droit.

En effet, même en admettant, lorsqu'il s'agit de transport de voyageurs, que la présomption des articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce s'applique contre le voiturier, cette présomption ne devrait avoir pour effet que de déplacer le fardeau de la preuve, et non de modifier les conditions nécessaires à l'existence d'une responsabilité.

Dire d'une manière absolue que le voiturier ne peut se soustraire à sa responsabilité qu'en faisant la preuve du cas fortuit et de la force majeure, c'est ne pas tenir compte de l'article 1782, qui exige pour la responsabilité le dommage et la faute.

La victime d'un accident prouve le préjudice, mais elle n'est pas tenue de prouver la faute qui est présumée. Puisqu'un des éléments de la responsabilité est présumé, la responsabilité elle-même n'est que présumée, et cette présomption doit tomber, comme toute présomption, devant la preuve contraire. Le défendeur ayant démontré qu'un des éléments du droit du deman-

leur fait défaut, la prétention de celui-ci ne doit pas être accueillie, et la doctrine de la Cour de Paris arrive à décider qu'il y a responsabilité lorsqu'il est prouvé qu'il n'y a pas faute, et que le droit aux dommages-intérêts découle du simple préjudice.

Nous aurons à revenir sur ces considérations en parlant de la perte et des avaries de marchandises; mais, ainsi que nous l'avons indiqué, cette discussion se reproduit exactement dans les mêmes termes, en cas de blessure et en cas de mort.

Il y a lieu de distinguer, croyons-nous, quant à l'étendue des dommages-intérêts qui peuvent être dus, selon que la victime est une personne étrangère au service de la Compagnie ou un agent de cette Compagnie. La tendance de la jurisprudence anglaise est de ne pas admettre les réclamations lorsque la victime est un agent de la Compagnie; la raison en est dans le risque professionnel. Un médecin gagne une maladie contagieuse en soignant un malade; il meurt. Ses héritiers ne peuvent intenter une action en dommages-intérêts contre celui qui a causé la maladie et dont la faute a pu consister à avoir, par exemple, laissé le médecin se servir d'un verre dans lequel il avait bu lui-même.

Quoi qu'on fasse, il y aura toujours des professions dont l'exercice comporte des dangers; il sera toujours dangereux d'être coureur.

On peut opposer le même raisonnement aux employés d'une Compagnie de chemins de fer. Ils ont choisi une profession dans laquelle ils sont exposés à des accidents d'une gravité particulière; s'ils en sont victimes, on doit le regretter et on le regrette profondément; mais les hommes qui passent leur vie sur les voies, sur les machines, dans les gares ou dans les trains, ne doivent pas ignorer qu'ils courent un danger. Ils l'oublient trop souvent.

Ce que cette doctrine a de dur et presque de cruel est compensé, dans la pratique, par la constitution de secours et de pensions viagères alloués aux employés blessés en service, ou aux veuves et orphelins de ceux qui ont succombé.

Toute personne pour laquelle la mort de la victime a été une cause de préjudice a droit d'intenter l'action en dommages-intérêts. La douleur morale, le chagrin, peuvent dans une certaine mesure servir de base à cette action ; on ne comprendrait pas cependant une action intentée par un ami du défunt qui voudrait se faire payer le chagrin que lui a causé la mort de son ami.

Un vieillard, qui vivait à la charge de son fils, vient à être tué ; celui-ci intente une action et veut, par un avantage pécuniaire, compenser la douleur que lui cause la mort de son père. Les Compagnies sont fondées à répondre que cet avantage pécuniaire est déjà en partie obtenu par la décharge de la dette alimentaire.

Un héritier, intérieurement ravi de se voir enfin en possession d'une riche succession qu'il attend depuis longtemps, peut-il se plaindre du triste accident qui termine une vie trop longue au gré de ses secrets désirs ? Nous ne voyons pas comment il pourrait justifier d'un préjudice matériel, et nous nous demandons s'il pourra invoquer la douleur morale, le chagrin qu'il éprouve ou qu'il feint d'éprouver.

Nous n'examinerons pas en ce moment la responsabilité pénale qui incombe aux employés de chemins de fer en cas d'accident ; nous aurons, en cette matière, à mettre en lumière des principes spéciaux qui reposent sur une loi répressive exceptionnelle, la loi du 15 juillet 1845. Ce travail trouvera sa place comme complément à cette seconde partie de notre Thèse.

Si on faisait une statistique des indemnités payées par les Compagnies en cas de mort de voyageurs et en cas de blessures, on trouverait des différences singulières ; ce qui prouverait que le règlement de ces indemnités ne repose véritablement sur aucune base certaine, et surtout sur aucune base juridique.

Le chiffre des dommages-intérêts est, en effet, proportionnel au préjudice éprouvé, non par l'individu en lui-même, mais par son patrimoine.

Un négociant qui fait un commerce prospère est enlevé à sa

famille; on alloue un chiffre considérable. La victime, au contraire, est un oisif qui ne gagne rien; on estime que sa mort ne diminue pas beaucoup le patrimoine de la famille.

La gravité de la faute qui a occasionné l'accident n'est considérée qu'au point de vue de la répression pénale, et non au point de vue des indemnités : il en résulte une conséquence qui a souvent paru choquante à de très-bons esprits. Deux voyageurs ont payé le même prix pour se rendre à une même destination ; ils sont montés dans le même compartiment ; ils sont assis à côté l'un de l'autre ; tous deux sont tués. La faute, s'il y en a une, qui a occasionné l'accident est la même pour les deux, et la Compagnie n'est pas plus coupable vis-à-vis de l'un que vis-à-vis de l'autre ; cependant elle payera peut-être cent mille francs pour l'un, et presque rien pour l'autre.

En Angleterre, on trouve parfaitement injuste de tenir compte de la position de fortune et de fonctions dans l'évaluation d'un dommage causé à des voyageurs de conditions différentes, et il est question de demander au Parlement une loi permettant de limiter à des chiffres raisonnables les indemnités à payer aux victimes d'un accident ou à leurs familles.

En France, il existe une disposition dont l'importance n'échappera à personne, et les auteurs de nos Codes ont prévu que l'étendue de la responsabilité devait être restreinte par une disposition inscrite dans l'article 1150 du Code civil. « On ne doit que les dommages-intérêts qui ont été prévus ou ont pu être prévus au moment de la formation du contrat. » Cette disposition, pleine de sagesse, corrige ce que notre théorie sur les dommages-intérêts peut avoir d'excessif contre le débiteur ; mais, ainsi que nous allons le démontrer, elle demeure une lettre morte pour les Compagnies de chemins de fer.

Celui qui passe un contrat doit prévoir toutes les obligations qui peuvent résulter de ce contrat, et il en tiendra compte au point de vue des stipulations qu'il voudra faire à son profit.

On me demande d'exécuter un travail très-difficile ; je prévois que peut-être, ne pouvant en venir à bout, je serai tenu à des dommages-intérêts ; alors je ne m'engage que moyennant

un prix considérable. Ma prévision se réalise; je n'ai pu livrer le travail ou le livrer à l'époque convenue; je suis condamné à des dommages-intérêts que j'ai prévus ou pu prévoir. Je ne puis me prétendre lésé, car j'ai dû tenir compte de cette éventualité en faisant le prix de mon travail. En un mot, la responsabilité doit se payer.

Pour le transport des marchandises, la question n'est pas douteuse; les prix varient selon la valeur de la chose transportée. Plus la responsabilité est lourde, plus le prix s'élève et doit s'élever.

Rien de semblable en matière de transport de voyageurs.

Deux hommes demandent un billet. La Compagnie, je le suppose, les connaît tous deux. Elle sait que le premier est un homme pauvre, sans famille, presque sans ressources et dont la mort passerait presque inaperçue; le second, au contraire, est un riche négociant dont la mort entraînerait une condamnation à des indemnités considérables. La Compagnie peut prévoir un préjudice ou au moins une chance de préjudice; mais à quoi peut lui servir cette prévision, car elle ne peut demander un prix de transport qui couvre cette chance? Deux voyageurs, deux responsabilités différentes, par conséquent deux contrats qui ne sont pas analogues, et cependant un seul et même prix pour la Compagnie de chemins de fer.

Lorsque l'un viendra dire à la Compagnie: Vous avez pu prévoir le préjudice, elle sera en droit de répondre: Cette prévision ne peut être invoquée contre moi, car mes tarifs m'empêchaient d'en tenir compte comme j'aurais pu le faire en matière de transport de marchandises.

Si la quotité des dommages-intérêts est en raison du préjudice causé, ce principe ne devient raisonnable qu'à la condition d'être réduit dans les termes de l'article 1150 du Code civil; car, dans un contrat, il doit y avoir une certaine égalité entre les obligations de chacune des parties. Si l'on ne tient pas compte de cette restriction dans la responsabilité appliquée au transport des voyageurs, un homme riche, parce qu'il est riche, acquiert pour le même prix que son voisin, qui est pauvre, une créance

éventuelle à des dommages-intérêts considérables, pendant que ce voisin, qui paye la même taxe, ne pourra obtenir qu'une faible indemnité.

Les Compagnies seraient donc bien fondées à demander qu'on entre dans la voie qui semble se dessiner en Angleterre, et que la situation de fortune des voyageurs cesse d'être à peu près la seule base d'appréciation des indemnités qui peuvent leur être dues, à eux ou à leurs héritiers, en cas d'accident.

La créance à une indemnité en cas d'accident, qui appartient à tout voyageur contre une Compagnie de chemins de fer, peut être comparée à une sorte d'assurance dont le prix se trouverait compris dans la valeur même du billet. Les Compagnies pourraient-elles ajouter au prix du billet actuel une sorte de coupon d'assurance donnant au voyageur ou à ses héritiers le droit de toucher, en cas d'accident, une somme dont la valeur serait en rapport avec celle du coupon lui-même ?

Les sociétés d'assurances sur la vie ont pris et elles sont appelées à prendre des développements de plus en plus considérables. On pourrait très-bien, ainsi que cela se pratique en Amérique et en Angleterre, admettre leur intervention journalière dans la question des dommages à payer par les Compagnies de chemins de fer aux voyageurs tués ou blessés.

Si l'industrie des transports jouissait, dans notre pays, de la liberté de droit commun, nous pensons que la question des assurances contre les accidents de chemins de fer serait promptement résolue. Mais aujourd'hui, n'étant autorisées à percevoir de taxes que pour droit de péage et prix du transport (art. 42 du cahier des charges), les Compagnies ne pourraient exiger des voyageurs le paiement de primes d'assurances. Avec l'autorisation du Gouvernement, elles pourraient peut-être mettre des primes de cette nature à la disposition des voyageurs qui voudraient en profiter. Mais, comme la jurisprudence accorde aux voyageurs lésés une indemnité proportionnelle au préjudice éprouvé, alors même que les Compagnies n'ont pu ni prévoir ce préjudice, ni tenir compte de cette prévision, il est évident que l'engagement de payer l'indemnité due en vertu du contrat

d'assurance n'exonérerait point les Compagnies de la responsabilité qui pèse sur elles, et le voyageur assuré recevrait deux indemnités. Le Tribunal, en fixant la somme à payer par la Compagnie de chemin de fer, pourrait tenir compte du chiffre payé par la Compagnie d'assurances ; mais il n'y serait pas tenu.

Une loi seule pourrait lier la question des assurances et celle des indemnités à payer en cas d'accident, et, dans cet ordre d'idées, la responsabilité des Compagnies en matière d'accidents serait réduite à une responsabilité pénale.

Peut-être les Compagnies trouveraient-elles dans cette situation nouvelle un avantage pécuniaire qui pourrait être compensé par des abaissements de taxes qui profiteraient à la grande masse des voyageurs.

Nous examinerons bientôt avec détail comment, en matière de transport de marchandises, on a introduit et comment fonctionne une clause de cette nature, celle de la non-garantie.

DEUXIÈME SECTION.

Responsabilité en cas de blessures.

Tout ce que nous avons dit sur la responsabilité en cas de mort trouve son application lorsque les conséquences d'un accident se réduisent à des blessures, ce qui nous permet d'être très-bref.

L'article 309 du Code pénal ne punit les coups et blessures volontaires que lorsqu'il en est résulté une maladie ou une incapacité de travail personnel pendant plus de vingt jours.

Il n'en est pas de même au point de vue de la responsabilité civile, et de simples contusions guéries au bout de quelques jours peuvent donner lieu à une action en dommages-intérêts, par exemple, pour le paiement des honoraires de médecin et le remboursement de frais divers faits à l'occasion de cette blessure.

L'article 75 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 impose aux Compagnies l'obligation d'avoir, aux stations désignées par le Ministre, les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident.

Ces médicaments et ces secours doivent être fournis gratuitement, mais seulement aux cas où leur emploi a été nécessité par un accident de chemin de fer. Si un voyageur vient à être malade et qu'il lui ait été fourni des médicaments appartenant à la Compagnie, celle-ci serait fondée à en répéter la valeur. Inutile de dire que, dans la pratique, les Compagnies n'invoquent jamais ce droit, à moins que la dépense ne soit considérable, ce qui ne peut être qu'excessivement rare.

TROISIÈME SECTION.

Responsabilité en cas de retard.

Il y a retard lorsque, pour exécuter un trajet, la Compagnie a dépassé le délai qui lui était accordé.

L'arrêté ministériel du 15 avril 1859, sur les délais de transport et de livraison, et sur l'ouverture et la fermeture des gares, ne s'occupe que du transport des marchandises, et le cahier des charges n'impose aux Compagnies qu'un minimum de vitesse pour les trains ; mais les limites extrêmes de vitesse sont, ainsi que la durée du trajet, déterminées par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie, pour les trains de toute nature.

Comme remarque générale, on peut dire que l'Administration, entrant peut-être trop dans les désirs du public, insiste auprès des Compagnies pour augmenter à la fois la vitesse et le nombre des trains.

Il ne faudrait cependant pas perdre de vue que la trop grande rapidité augmente dans une proportion considérable les chances d'accident et, par suite, aggrave la responsabilité des Compagnies.

Les Compagnies affichent dans les gares, et des publications multiples mettent entre les mains du public, des tableaux où est portée la marche des trains. Les heures de départ et d'arrivée sont indiquées pour chaque station, ainsi que la durée des arrêts. Les heures de départ d'un certain nombre de trains sont souvent changées au printemps ou à l'automne, quelquefois au cours de l'année. Ces changements sont annoncés au public au fur et à mesure qu'ils se produisent, et il n'y a pas lieu de suivre, dans ce cas, la longue procédure exigée pour les changements de tarifs. Cependant l'Administration exige des Compagnies la communication, quinze jours à l'avance, des modifications qui doivent être faites à la marche des trains, et, en pratique, on applique le nouveau service quinze jours après la communication et sans attendre la réponse ministérielle.

Un voyageur qui a compté, par exemple, prendre un train qui part de Paris à midi, ne peut actionner la Compagnie en dommages-intérêts s'il vient à découvrir, en arrivant à la gare, que l'heure de départ est changée et que le train est parti depuis un quart d'heure; c'était à lui à se renseigner à l'avance.

Le Tribunal de commerce de la Seine a, le 22 décembre 1863, condamné le propriétaire d'un indicateur à payer des dommages-intérêts à un voyageur induit en erreur, par la lecture de ce journal, sur l'heure de départ du train.

L'article 43 de l'ordonnance de 1846 porte : « Des affiches placées dans les stations feront connaître au public les heures de départ des convois ordinaires de toute sorte, les stations qu'ils doivent desservir, les heures auxquelles ils doivent arriver à chacune des stations et en partir. »

Il n'est pas question, dans ce règlement, de la durée de cet affichage.

Dans le projet d'un nouveau règlement, il avait été demandé que le Tableau de la marche des trains fût affiché huit jours au moins avant la mise à exécution.

Le second paragraphe du même article 43 ajoute :

« Quinze jours au moins avant d'être mis à exécution, ces ordres de service seront communiqués, en même temps, aux

commissaires royaux, au Préfet du département et au Ministre des Travaux publics, qui pourra prescrire des modifications. »

Puisque le Ministre peut prescrire des modifications, il faut conclure que la Compagnie ne doit pas afficher le nouvel ordre de service pendant ces quinze jours consacrés au contrôle du Ministre.

L'heure de passage d'un train dans une gare intermédiaire étant indiquée sur l'affiche, un voyageur qui a pris son billet peut-il exiger le départ d'un train spécial, alors que le train réglementaire n'est pas encore arrivé et que l'on annonce un retard peut-être considérable ?

La Cour de cassation, dans un arrêt du 10 février 1868, a répondu négativement.

Nous croyons que la Cour suprême a sagement décidé. En effet, au point de vue pratique d'abord, la demande de mise en marche d'un train spécial partant d'une station quelconque serait le plus souvent impossible à satisfaire, car on ne peut forcer la Compagnie à avoir dans toutes les gares les éléments nécessaires à la formation d'un train, machines, voitures et personnel.

En outre, ce train nouveau partant toujours après l'heure réglementaire, — car sa mise en marche exigerait toujours un certain temps, — serait considéré par les gares suivantes comme le train régulier qui, à son tour, prendrait le caractère d'un train extraordinaire et supplémentaire, c'est-à-dire d'un train dont la marche comporte toujours quelque danger. Précédé du train lancé par la gare, l'ancien train ne pourrait songer à regagner le temps perdu et à arriver aux heures réglementaires. Or, ce qui doit importer, surtout au voyageur, c'est l'heure d'arrivée. Pour une satisfaction imparfaite donnée à un voyageur exigeant, on aura empêché tous les voyageurs des stations en deçà d'arriver à l'heure, et on aura diminué la sécurité de tous en changeant les conditions ordinaires du service des trains.

Rien, d'ailleurs, dans les lois et règlements sur la matière, ne vient à l'appui de cette prétention d'un voyageur ; car, dans la gare où l'on attend, on ne sait pas si le retard du train n'a pas

pour cause un cas de force majeure, par exemple l'obstruction d'une tranchée par la neige.

Dans un cas semblable, la Compagnie n'est pas responsable de ce retard, et rien ne lui impose de faire partir un train supplémentaire.

Chaque train a un numéro d'ordre. La Compagnie a délivré un billet pour le train 25, qui doit passer à Montereau à midi. Ce train a subi, pour des causes diverses, un long retard entre Paris et Montereau. Le voyageur qui ne monte pas dans le train pour lequel on lui a donné un billet n'a pas le droit de prétendre que la Compagnie ne remplit pas ses engagements, le train attendu ayant été arrêté ou retardé par un cas de force majeure.

Le Tribunal de commerce de Nevers avait cru devoir juger dans un sens opposé ; la Cour de Cassation a fait justice d'une décision aussi dangereuse que peu juridique.

A ce sujet, on a fait remarquer que « les Tribunaux de commerce, frappés de la disproportion existant, au point de vue des ressources, entre le réclamant et la Compagnie, se laissent entraîner à une rigueur excessive vis-à-vis des Compagnies. »

On ne résiste pas à la tentation de donner une leçon aux Compagnies ; elles sont si riches, d'ailleurs. Mais si le jugement du Tribunal consulaire engage une question de principe, les Compagnies n'hésitent pas à aller en cassation, même pour une condamnation à quelques francs d'indemnité. La décision du Tribunal consulaire est cassée, et les frais retombent sur la prétendue victime. « Il eût souvent mieux valu pour le demandeur de voir sa demande rejetée, dès le principe, par le Tribunal de commerce. » (M. Bonnet, Thèse de doctorat.)

Nous avouons, quant à nous, que le sort de ce réclamant qui, faisant un mauvais procès devant des juges qu'il sait bienveillants, le gagne contre le droit et se trouve en fin de compte condamné à payer des frais, ce sort, disons-nous, nous semble peu digne de pitié.

On n'a donc pas le droit de faire partir un train à l'heure indiquée par l'affiche ; mais la Compagnie est-elle en faute lorsque le

train est en retard à l'arrivée ? Doit-elle garantir une exactitude absolue ?

Dire que la responsabilité est engagée nous semble conforme au droit ; mais faut-il aller jusqu'à dire que le fait seul du retard dans la marche du train emporte contre la Compagnie une présomption de faute qui met à sa charge la preuve du cas fortuit ou de la force majeure ?

Nous pensons que la responsabilité de la Compagnie est engagée, mais que c'est au demandeur de prouver et le préjudice et la faute de la Compagnie.

En effet, l'article 104 du Code de commerce, qui établit la responsabilité en cas de retard, dit seulement : « Si, par l'effet de la force majeure, le transport n'est pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu à indemnité contre le voiturier pour cause de retard. » On ne voit pas que cet article mette à la charge du voiturier la preuve de la force majeure, et, si nous revenons aux principes en matière d'action en dommages-intérêts, c'est au demandeur à prouver la faute.

L'article 1784 du Code civil, en établissant la présomption de faute contre le voiturier, ne parle que de l'avarie ou de la perte des marchandises.

Si nous avons pu admettre une assimilation entre le voyageur et la marchandise, il nous semble exorbitant d'appliquer cette disposition du Code au cas de retard, qui n'est pas visé dans l'article.

Il faut donc revenir au droit commun, et décider que le voyageur, mis en retard par un train qui n'est pas arrivé à l'heure réglementaire, doit prouver : 1° que ce retard lui a causé un préjudice, et 2° qu'il a été causé par la faute de la Compagnie.

Citons un exemple.

Si on a voyagé sur certaines petites lignes de pays étrangers, on a pu être surpris de voir le train rester longtemps sans partir, et la surprise augmente si on découvre la cause du retard : les employés de la gare et du train causent tranquillement en buvant de la bière. Il est évident qu'en prouvant ce fait, qu'en

établissant en même temps que le retard du train a été une cause de préjudice, on devra obtenir une indemnité.

On s'accorde généralement à reconnaître que les dommages-intérêts qu'il est possible d'allouer doivent comprendre tous les frais de séjour ou autres qui ont été occasionnés pour le voyageur par le retard du train.

Un jugement du Tribunal de la Seine a décidé qu'on devait rembourser au voyageur les frais qu'il a dû faire pour gagner une localité à laquelle le train devait conduire par une correspondance qui a été manquée. (9 août 1864.)

Le voyageur, sous prétexte que les dommages-intérêts doivent comprendre le gain dont il a été privé (1149 Code civil), peut-il réclamer une indemnité parce que le retard du train l'a empêché de conclure une opération avantageuse ? Il est, par exemple, arrivé après l'adjudication sur enchères d'une maison qui s'est vendue à bas prix et qu'il aurait voulu acquérir ; ou bien il venait passer un marché qui, avant son arrivée, a été soumissionné par un autre plus diligent.

Cette prétention nous semble absolument inadmissible ; car, d'une part, il est évident que ce préjudice n'a pu être prévu par la Compagnie lors de la formation du contrat. Mais, alors même que la Compagnie eût été avertie et que l'on pût invoquer l'article 1150 du Code civil, on se trouverait encore arrêté par la disposition de l'article 1151. En effet, même dans le cas où l'inexécution de la convention résulte du dol du débiteur, les dommages-intérêts ne doivent comprendre que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention. Or, il est impossible de soutenir qu'il y ait là une suite immédiate et directe du retard dans l'arrivée du train. Le voyageur qui avait pu et dû prévoir un retard toujours possible doit aussi, à son tour, être accusé d'imprévoyance pour avoir fait dépendre de quelques minutes de plus ou de moins la possibilité de réaliser un gain considérable.

On peut donc, sans se montrer trop sévère contre ce voyageur, ne pas admettre une prétention aussi excessive.

L'exposé de motifs d'un jugement du Tribunal de commerce

de la Seine, du 21 novembre 1867, nous semble bon à reproduire ici :

« Si l'on comprend, dit ce jugement, que les exigences du service produisent parfois de légères variations dans la marche des trains qui desservent un certain nombre de stations, » etc.

Soutenir, en effet, que les Compagnies, parce qu'elles ont fixé à midi précis l'arrivée d'un train qui, parcourant deux ou trois cents kilomètres, s'arrête à trente ou quarante stations, doivent indemniser les voyageurs parce que le train n'arrive qu'à midi un quart ou peut-être à midi et demi, c'est ne pas tenir compte de cette circonstance que le plus souvent ces inexactitudes proviennent du fait même des voyageurs trop lents à obéir aux injonctions des employés de la Compagnie.

Les règlements administratifs auxquels sont soumises les Compagnies prouvent que les idées que nous venons d'exposer ont été accueillies dans une certaine mesure.

En vertu d'une circulaire ministérielle du 30 octobre 1856, les Compagnies sont tenues de fournir à l'Administration un état hebdomadaire des retards qui se sont produits dans la marche des trains; mais une nouvelle circulaire du 19 février 1856 porte qu'on ne devra indiquer que les retards de 15 minutes survenus dans un parcours de moins de 100 kilomètres, et de 30 minutes dans un parcours de 100 kilomètres et au-dessus.

On doit en conclure qu'aux yeux de l'Administration les Compagnies, à cause des exigences mêmes du service, ne peuvent être assujetties à une exactitude mathématique dans l'arrivée des trains, et qu'on doit leur accorder un délai de 15 minutes pour les petits parcours, et de 30 minutes pour les grands.

Il faut noter ici que c'est le *parcours total* du train que l'on doit envisager, lorsque l'on veut examiner les causes du retard.

Un voyageur, pour aller à Paris, monte à Fontainebleau dans un train venant de Marseille; il se sert pour un petit trajet d'un train de grand parcours; si, à l'arrivée à Paris, on a vingt-cinq minutes de retard, il n'y aurait pas lieu — selon

l'esprit et la lettre de ces circulaires — de porter plainte à l'Administration contre cette inexactitude de la Compagnie.

Pour le voyageur parti de Marseille, un retard de 25 minutes est peu important comparé à la durée totale de ce long trajet, tandis qu'il est désagréable pour le voyageur qui n'a eu, dans ce train, à parcourir que 50 ou 60 kilomètres; mais, en choisissant un train de long parcours, le voyageur de Fontainebleau, pour rester dans notre exemple, doit savoir qu'il s'associe aux risques d'inexactitude des trains qui ont à parcourir 7 à 800 kilomètres.

Les Tribunaux civils ne sont pas tenus de s'inspirer des actes administratifs que nous venons de rappeler, et ils ne peuvent en faire la base de leurs jugements; mais il y aurait peut-être à tenir compte de ces idées lorsque l'on doit juger contre une Compagnie la plainte d'un particulier, plainte plus souvent fondée sur la mauvaise humeur que sur un préjudice réel.

CHAPITRE III

RESPONSABILITÉ RELATIVEMENT AU TRANSPORT DES MARCHANDISES.

PREMIÈRE SECTION.

Responsabilité en cas de perte totale de la marchandise. — Bagages.

Nous allons d'abord examiner le cas où il s'agit de la perte des marchandises dont le voyageur est accompagné, c'est-à-dire des bagages.

En Angleterre, la responsabilité des Compagnies est rarement engagée à l'occasion du transport des bagages que les voyageurs emportent avec eux. Le plus souvent, chacun garde avec lui ses bagages et les place, soit sur la voiture qu'il a choisie, soit dans des caissons disposés sous les sièges; si en arrivant on ne trouve plus rien, on ne peut s'en prendre ou qu'à sa maladresse ou qu'à son manque de surveillance.

Il n'en est pas de même en France où la question des bagages donne lieu à de fréquentes difficultés, et souvent même à des procès.

« Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage,

aucun supplément du prix de sa place. » (Article 44 du cahier des charges.)

Que signifie d'abord exactement le mot bagages ? Le Dictionnaire de Littré le définit : « Les objets emballés nécessaires à ceux qui sont en voyage ou à la guerre. »

Il était d'un usage constant dans les entreprises de Messageries que les voyageurs avaient droit au transport gratuit des effets, hardes, qu'ils emportaient avec eux, et c'est par respect de cet ancien usage que l'on a imposé aux Compagnies l'obligation de transporter gratuitement 30 kilogrammes de bagages pour chaque voyageur.

Les chemins de fer étrangers n'ont point cette charge; partout les bagages remis aux Compagnies sont taxés comme des marchandises ordinaires voyageant en grande vitesse. Nous trouvons dans un arrêté royal du 9 janvier 1876, portant règlement général pour le transport par chemins de fer dans les Pays-Bas, article 19, cette définition de ce qu'on doit entendre par bagages :

« En règle générale, est considéré comme bagage tout ce que le voyageur emporte avec lui pour ses besoins personnels et ceux de sa suite, notamment les coffres, sacs de voyage, valises, boîtes à chapeaux, petites caisses et autres objets analogues. Les grandes caisses, tonneaux, les meubles et autres objets qui ne peuvent être considérés comme objets nécessaires au voyage, ne peuvent être inscrits comme bagages. » (Journal officiel néerlandais, année 1876, n° 7.)

Dans l'esprit de la disposition française, d'après sa lettre même, si on s'attache au sens précis du mot bagage, la franchise ne pourrait s'appliquer qu'à ce qu'on est dans l'habitude d'emporter avec soi en voyage; par conséquent, personne ne devrait pouvoir faire transporter gratuitement un meuble ou quelque objet de ce genre qu'il emporte avec lui, mais qui ne constitue pas évidemment son bagage. Cependant, un usage constant a étendu la portée de cette obligation des Compagnies, qui n'ont d'autre rémunération qu'un simple droit de 0 fr. 10

pour frais d'écritures, à l'enregistrement de tout colis qui accompagne le voyageur et pèse moins de 30 kilogrammes.

On obtient ainsi le transport gratuit de 30 kilogrammes d'objets qui n'ont rien de bagages que le nom : des tonneaux vides, un lot de planches, des animaux vivants, etc., etc.

Le droit de remettre 30 kilogrammes de bagages à la gare de départ est personnel à chaque voyageur et ne s'applique qu'au transport de ses propres effets ; il en résulte qu'un voyageur ne peut faire profiter une autre personne d'un avantage dont il ne réclame pas pour lui la jouissance.

Trois personnes voyageant ensemble ont droit, en montrant leurs trois billets, au transport gratuit d'une ou de plusieurs malles pesant ensemble 90 kilogrammes, parce que l'on suppose qu'elles ont réuni en commun leurs différents effets personnels ; mais peut-on s'adresser à un voyageur que l'on ne connaît pas et lui emprunter son billet pour profiter de son droit au transport gratuit de 30 kilogrammes de bagages ?

La jurisprudence a longtemps hésité sur cette question.

La doctrine que nous venons d'exposer, et qui fait du droit au transport gratuit de ses hardes et linge un droit personnel au voyageur et qui ne peut être cédé, a été admise par un jugement du Tribunal d'Aix, du 5 juin 1860.

Le Tribunal de Château-Thierry (19 juillet 1861) a été jusqu'à condamner pour filouterie le voyageur qui, pour faire transporter plus de 30 kilogrammes, emprunte des billets à d'autres voyageurs qu'il ne connaît pas.

Enfin le Tribunal de Mirecourt (11 octobre 1861) a condamné comme escroc le voyageur qui spéculé par des manœuvres frauduleuses sur le droit dont nous nous occupons.

Dans le sens opposé, le Tribunal de Belley (25 avril 1863) avait soutenu « qu'il n'est constaté par aucune convention que le droit accordé au voyageur porteur d'un billet de place, de faire transporter gratuitement avec lui 30 kilogrammes de bagages, soit un droit purement personnel et incessible. » D'où il résulte que le voyageur qui n'a pas de bagages peut ou

donner ou céder son droit à qui bon lui semble. La Cour de Lyon a réformé cette décision sur appel du Ministère public.

Le voyageur qui fait la spéculation que nous venons d'indiquer ne doit être considéré ni comme filou ni comme escroc, et nous estimons que les Tribunaux de Château-Thierry et de Mirecourt ont été trop loin. Dans notre pensée, ce voyageur doit être uniquement considéré comme ayant contrevenu aux lois et règlements sur la police des chemins de fer, et, comme tel, condamné à une amende. Nous ne connaissons pas d'arrêt de la Cour de cassation sur cette question.

Selon nous, le droit au transport de 30 kilogrammes de bagages est attaché au billet de place et il ne peut en être séparé ; le porteur de ce billet, seul, a le droit d'en disposer pour ses bagages, et seul il a droit à un transport gratuit.

Nulle part dans les cahiers des charges il n'est écrit que les Compagnies soient tenues de transporter gratis autant de fois 30 kilogrammes de bagages qu'il y a de personnes dans un train. Cette personnalité résulte de l'origine du droit, de sa nature et de la disposition même de l'article 41 du cahier des charges qui impose cette obligation.

Après cet examen sommaire, mais nécessaire, de la question accessoire qui précède, nous allons rechercher à quel moment commence la responsabilité des Compagnies au sujet des bagages que le voyageur transporte avec lui, en les remettant à la Compagnie ; car il convient de faire une distinction entre les objets enregistrés et ceux que le voyageur place à ses côtés, objets désignés sous le nom de colis à main ou à la main. Peu importe, d'ailleurs, si ces bagages sont transportés gratuitement, ou si le voyageur a dû payer une taxe pour le transport d'un poids compté en excédant des 30 kilogrammes réglementaires.

Cette responsabilité ne commence-t-elle qu'après l'enregistrement, ou prend-elle naissance au moment où le voyageur pénètre dans la gare ?

Il y a lieu, à ce sujet, de faire d'importantes distinctions.

L'enregistrement consiste dans la vérification par un agent de la Compagnie du poids des bagages et dans la délivrance au

voyageur, porteur de son billet de place, d'un bulletin de bagages détaché d'un registre à souches et constatant le nombre et le poids desdits bagages, le lieu de départ et la destination, enfin la somme payée.

Remarquons qu'il n'est fait par le voyageur aucune déclaration, ni sur la nature, ni sur la valeur des colis, et concluons déjà qu'on ne peut expliquer cette absence de déclaration que par la présomption qui doit s'imposer que les colis expédiés sont des bagages, c'est-à-dire des effets, linge et hardes que le voyageur emporte avec lui.

Les Compagnies marquent le billet de place d'un timbre modèle B ou bagages, pour que le même billet ne puisse servir à plusieurs enregistrements successifs.

Le bulletin de bagages constate la remise aux mains de la Compagnie; il fait titre contre elle, et les colis ne doivent être rendus que sur la présentation de ce bulletin.

Après l'enregistrement, la responsabilité de la Compagnie est bien engagée, mais avant?

Un voyageur quitte un instant ses bagages pour aller prendre le billet qui est nécessaire, nous l'avons vu, pour l'enregistrement; quand il revient, les bagages ont disparu. Dans ce cas, la responsabilité de la Compagnie est-elle engagée?

Selon nous, il faut encore distinguer: si le bagage a été confié aux soins d'un employé, c'est-à-dire à un homme portant l'uniforme de la Compagnie, celle-ci est obligée parce qu'elle doit répondre du fait de ses agents; mais c'est alors au voyageur à prouver cette remise à un agent.

Mais, si les colis ont été laissés sans surveillance, s'ils ont été abandonnés, le voyageur ne peut rapporter qu'à sa propre imprudence le fait de leur disparition.

Ces principes ont été posés par arrêt de la Cour de Paris, du 15 juillet 1834; mais nous pensons qu'ils sont toujours vrais et qu'ils peuvent être appliqués en matière de transports par chemins de fer.

Nous trouvons, en effet, une décision de jurisprudence rendue dans ce sens. (Aix, 11 mars 1871.)

Le principe de la responsabilité étant posé, il nous reste à déterminer son étendue.

Comment apprécier le préjudice qui résulte pour le voyageur de la perte de son bagage? Doit-on croire la simple affirmation de la partie intéressée? Quelles preuves faut-il lui demander de la sincérité de ses allégations?

Il n'y a pas eu, au moment de l'enregistrement, déclaration par le voyageur de la valeur et de la nature de ses bagages. A cette occasion, nous avons dit que l'on présume sans doute que ce sont les hardes et effets du voyageur, et qu'en cas de perte il suffira d'en apprécier la valeur d'après la situation de la personne, les circonstances du voyage, et l'aspect même que présentaient les colis égarés. Mais que dire si le voyageur soutient qu'il avait placé dans sa malle des sommes d'argent importantes?

Bagages contenant des valeurs.

Le transport des valeurs par chemins de fer est soumis à un tarif spécial; on doit donc décider que, si ce tarif n'a pas été perçu, les Compagnies ne doivent pas être considérées comme ayant transporté des valeurs, et par conséquent comme responsables de la perte.

On objecte que les voyageurs ne sont tenus à aucune déclaration, et que par conséquent la responsabilité des Compagnies se trouve engagée; mais on peut conclure aussi, avec les Compagnies, que la déclaration n'étant pas obligatoire pour le voyageur, elles n'ont pu lui demander le paiement de la taxe des valeurs, et que celui qui a voulu se soustraire aux obligations du tarif des valeurs n'est pas évidemment fondé à réclamer les avantages que ce tarif assure, c'est-à-dire la responsabilité délinée des Compagnies.

Une décision ministérielle du 20 août 1857 a déclaré que le paiement de la taxe est la condition essentielle de la responsabilité.

La jurisprudence admet un certain tempérament à cette règle,

et elle accorde au voyageur la restitution d'une somme d'argent proportionnelle aux frais présumables du voyage, et que ce voyageur soutiendrait avoir déposé dans sa malle. Peut-être pourrait-on répondre que mettre ainsi son argent dans une malle n'est pas l'acte d'un homme bien prudent, et que le transport des valeurs est soumis à un tarif spécial, lors même qu'il ne s'agirait pas de sommes considérables.

On a pu, pour l'argent, dire que le voyageur avait le droit de laisser dans sa malle la somme nécessaire à son voyage, et, pour les bijoux, qu'ils faisaient partie des objets de toilette. Mais que décider si le colis perdu est déclaré à *posteriori* contenir des objets de collection, des tableaux de prix ?

La responsabilité des Compagnies est engagée; cependant il n'y a pas eu de déclaration, et cette responsabilité n'a pas pu être prévue lors de la formation du contrat.

Soutenir qu'une caisse de tableaux soit un bagage qu'un voyageur est dans l'habitude de porter avec lui, c'est évidemment aller contre le sens et la portée du mot *bagage* employé dans l'article 44 du cahier des charges. Si on nous objecte que cette caisse n'a pas été transportée gratuitement parce que le voyageur avait plus de 30 kilogrammes, nous pourrions répondre que ce qui a été payé par le voyageur est un excédant de bagages; si la caisse avait été transportée en messagerie, on aurait dû faire une déclaration qui aurait averti la Compagnie qu'une responsabilité spéciale pesait sur elle.

Est-ce le fait que le voyageur a pris le train portant sa caisse qui peut rendre inutile tout avertissement à la Compagnie ?

Nous ne pouvons concilier ces deux faits. Si le colis voyage seul, la Compagnie est avisée; elle sait qu'elle est responsable. Si le colis voyage avec son propriétaire, la Compagnie n'est éclairée en rien sur la nature de l'objet qui lui est remis; elle reçoit une taxe moindre, puisque l'on a défalqué un poids de 30 kilogr., et on dit que la responsabilité est toujours la même. Ne peut-on soutenir, non sans quelque raison, que de pareilles solutions sont contraires à la théorie juridique et rationnelle de la responsabilité ?

Peut-être conviendrait-il de décider que ce qui accompagne le voyageur devant être considéré comme bagages, la Compagnie ne pourrait être tenue d'une responsabilité plus étendue que celle qui résulte des transports de colis de cette nature.

Dans cette hypothèse, si le voyageur est riche, s'il a des habitudes de luxe, on pourra estimer ses bagages comme ayant plus de prix que ceux d'un ouvrier. Cette différence dans l'étendue des responsabilités n'a-t-elle pas elle-même quelque chose de regrettable, lorsque l'on songe que la Compagnie n'a pu exiger qu'un même prix de l'un et de l'autre voyageur?

Notre législation sur cette matière peut être, ainsi qu'on le voit, l'objet de critiques assez vives. Le plus ou moins de responsabilité devrait dériver de la valeur déclarée des objets qui sont transportés.

Pour les marchandises, une Compagnie doit payer cher la perte d'une caisse d'objets de prix dont elle connaissait la valeur, et pour le transport de laquelle elle a perçu un prix en rapport avec cette valeur.

Pour les bagages des voyageurs, au contraire, il n'y a plus ni déclaration ni avertissement d'aucune sorte; il faut accepter en bloc et les yeux fermés ce qui est présenté; aucune vérification n'est possible ni même permise. Que ce colis soit perdu, la Compagnie apprend avec stupéfaction qu'elle a porté de l'or, des bijoux, des dentelles, et qu'elle est responsable.

Ici encore nous estimons que la législation appelle des réformes, et nous pensons qu'il faudra entrer dans la voie de l'assurance volontaire, voie dans laquelle marchent depuis longtemps nos voisins de Belgique et d'Allemagne.

Plus d'incertitude d'aucune sorte : le voyageur donne à ses colis la valeur qui lui convient, il paye la prime, et si ses objets sont perdus, il reçoit l'indemnité qui correspond à la prime payée.

La perte est constatée lorsqu'à la présentation du bulletin de bagages la Compagnie est dans l'impossibilité de restituer les colis dont elle a accepté la charge définie dans le bulletin délivré au voyageur.

La perte peut être incomplète. Un voyageur affirme qu'il est parti avec trois malles ; on ne lui en rend que deux. Si le bulletin de bagages en mentionne trois, la Compagnie est responsable du colis manquant ; mais, si le bulletin de bagages ne mentionne que deux colis, la Compagnie a évidemment rempli toutes les obligations qui résultaient pour elle de l'enregistrement des bagages, et elle ne pourrait être condamnée que si le voyageur prouvait que la malle avait été volée ou perdue par un agent de la Compagnie. Quant aux inexactitudes du bulletin d'enregistrement, le voyageur ne peut s'en plaindre, car c'est au moment même où l'enregistrement est fait qu'il doit constater l'exactitude des mentions qui y sont portées.

Bagages perdus, payés, puis retrouvés.

Dans ces affaires de réclamations de marchandises perdues, aussi bien d'ailleurs lorsqu'il s'agit de bagages des voyageurs que de colis expédiés en grande ou en petite vitesse, on a plusieurs fois constaté deux faits dont il nous faut rechercher les conséquences juridiques.

Un voyageur a perdu sa malle ; il estime le contenu deux ou trois mille francs ; la Compagnie lui paye ou est condamnée à lui payer cette somme. On retrouve la malle égarée ; elle est ouverte devant le Commissaire de surveillance qui constate qu'elle ne contient rien, ou que son contenu ne vaut pas cent francs, moins encore.

A la gare d'arrivée, un voyageur présente son bulletin de bagages pour retirer sa malle, mais il profite de la confusion pour ne pas donner le bulletin ; il emporte sa malle. Deux heures après, il revient la demander, se fâche parce qu'on ne la lui donne pas et actionne la Compagnie en paiement d'objets perdus, avec force récriminations contre les irrégularités du service.

La valeur morale de ces deux voyageurs est égale, et, laissant de côté le point de vue juridique, tout le monde dira : Ce sont des voleurs.

Peu de personnes agiront comme ce dernier; mais l'expérience prouve qu'en cas de perte d'un colis on se trompe trop facilement sur la valeur des objets perdus, et la nouvelle qu'ils sont retrouvés n'est pas toujours accueillie avec une bien vive satisfaction.

Si la Compagnie a payé volontairement le colis égaré, elle a une action en restitution de l'indû (art. 1376), et la condamnation devra comprendre les intérêts depuis le jour où le paiement a été fait. (Art. 1378.)

Si la Compagnie a été condamnée par jugement encore susceptible d'appel, elle pourra faire réformer la sentence des premiers juges; mais, si la condamnation est devenue définitive, il y aura lieu alors à une nouvelle action contraire en indemnité, et qui devra comprendre la condamnation intervenue en principal et accessoires, avec les intérêts du jour du paiement.

Si l'on répond qu'il y a chose jugée, on peut dire que, sans même avoir recours à la requête civile qu'ouvrirait sans doute le dol personnel du demandeur, la Compagnie est en droit de réclamer une indemnité pour le préjudice que lui ont causé, indépendamment de la condamnation obtenue, les déclarations mensongères du demandeur.

Ici nous n'avons pas à examiner quelle est, au point de vue correctionnel, la situation qui doit être faite à ces deux voyageurs.

Nous n'avons parlé que de la perte des bagages que le voyageur confie à la Compagnie par la voie de l'enregistrement, ou, avant l'accomplissement de cette formalité, à un agent de la Compagnie dans l'exercice de son service. Pour les menus bagages et colis à la main que les voyageurs conservent avec eux, la responsabilité d'une Compagnie ne peut être engagée que lorsqu'il est prouvé que ces objets ont été volés par un agent. (Cour de Paris. Arrêt du 22 novembre 1851.)

Un colis est brisé par un employé, dans le transport à la bascule pour la vérification qui précède l'enregistrement, la Compagnie est responsable; car le voyageur s'est adressé à un

employé chargé d'effectuer ou de préparer une des opérations que la Compagnie doit accomplir.

Si, au contraire, le même voyageur confie à un homme d'équipe qui vient à passer le soin de porter dans une salle d'attente, par exemple, un colis que l'employé laisse tomber et brise, la Compagnie ne peut être poursuivie pour un acte étranger au service qu'un employé a bien voulu faire, soit par complaisance, soit dans l'espoir d'une petite gratification.

Dans l'hypothèse d'un vol commis par un agent de la Compagnie dans l'exercice de ses fonctions et à l'occasion de celles-ci, c'est au demandeur à prouver le vol, et à prouver que c'est un acte reprochable à l'agent.

Un employé de chemin de fer dérobo des fruits dans un jardin, la Compagnie n'est pas responsable; il vole le sac qu'un voyageur a oublié dans une salle d'attente, la Compagnie est responsable.

Marchandises perdues.

Nous arrivons maintenant au cas de perte de marchandises expédiées en grande ou en petite vitesse.

La responsabilité des Compagnies de chemins de fer en matière de pertes et d'avaries est établie par l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et par l'article 49 du cahier des charges.

Ces dispositions ne font que constituer une application des articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce aux Compagnies de chemins de fer considérées comme voituriers.

Les colis, bestiaux et objets quelconques, dit l'article 49, seront inscrits à la gare où ils arrivent sur un registre spécial, au fur et à mesure de leur réception.

Ce registre prend le nom de registre des arrivages.

Nous avons déjà dit que les Compagnies, pour les marchandises expédiées en gare, doivent notifier aux destinataires l'arrivée de leurs colis.

L'inscription sur le registre des arrivages ne libère pas la Compagnie; elle prouve seulement que le trajet a été effectué

et que la marchandise est arrivée tel jour à la gare de destination; elle prouve qu'il n'y a pas eu de perte en cours de route. Mais tant que le destinataire n'a pas reçu livraison, la Compagnie est tenue comme dépositaire chargé de la garde de la marchandise, et si un colis, dont l'arrivée est constatée sur le registre des arrivages, ne peut être ensuite remis au destinataire, la Compagnie est responsable de la perte.

Les Compagnies sont au contraire déchargées de toute responsabilité lorsque la délivrance faite au destinataire est constatée par la signature de ce dernier sur le « registre bureau restant » en cas de livraison en gare, ou sur le « livre de factage ou de camionnage » en cas de livraison à domicile.

On comprend alors que les Compagnies ne se dessaisissent jamais de la marchandise sans recevoir en échange cette signature.

La pratique a relevé l'existence d'incidents qui se produisent quelquefois et qui montrent les inconvénients qu'on peut reprocher au système de livraison en gare, système qui transforme les gares en entrepôts.

L'n destinataire se présente à la gare; il constate la présence de son colis d'après le registre des arrivages; il acquitte le prix du transport; il signe le registre « bureau restant, » et la Compagnie lui délivre un bon de sortie.

Porteur, 1° du récépissé acquitté par la Compagnie et constatant le paiement de tout ce qui était dû; 2° du bon de sortie de livraison, le destinataire présente ces pièces au chef d'équipe et retire ses colis. A la sortie de la gare, il remet le bon de livraison et on appose sur le récépissé, qu'il conserve, un timbre de sortie. A quel moment cessera la responsabilité de la Compagnie ?

La Cour de cassation a décidé que la responsabilité n'était déchargée qu'à la condition de présenter le bon de livraison, la preuve de la sortie étant faite, d'un autre côté, par le récépissé dont le destinataire est porteur. (Arrêt du 12 mars 1873.)

De la doctrine adoptée dans cet arrêt par la Cour suprême, il résulte que le fait de la livraison n'est pas prouvé par la

signature du destinataire sur le registre « bureau restant, » signature qui ne produit ainsi aucun effet.

Dans cet ordre d'idées, on dit : Le destinataire a cru que la marchandise était arrivée; il n'a pas vérifié; il a signé le registre des livraisons, et parce que la Compagnie ne peut lui présenter le bulletin de sortie, que son récépissé n'est pas frappé du timbre mobile, il a droit de soutenir que l'objet est perdu par la faute de la Compagnie.

Présentée dans ces termes, nous sommes disposé à trouver excessive la doctrine de la Cour suprême. Nous pensons que si, après la signature au registre des livraisons, le destinataire peut encore actionner la Compagnie, c'est à lui de prouver, ou que la mention au registre des arrivages a été faite sans que le colis soit réellement arrivé, ou que depuis cet arrivage le colis a été perdu par la faute de la Compagnie. En un mot, cette signature du destinataire, qui est un aveu de sa part qu'il a reçu livraison, doit au moins l'obliger à prouver contre la Compagnie, qui se trouve déchargée de la présomption de l'article 1784.

En effet, pour que la responsabilité de la Compagnie soit dégagée, il faut :

- 1° Le paiement du transport;
- 2° La réception de la marchandise. (Article 105 du Code de commerce.)

Dans l'espèce dont nous nous occupons, le prix de transport est payé, et la Compagnie remplit déjà une condition nécessaire pour être déchargée de toute action. Il ne reste qu'un point douteux qui fait l'objet du procès.

Le destinataire soutient qu'il n'y a pas eu livraison effective; la Compagnie, au contraire, affirme qu'elle a été faite, et elle présente une signature du destinataire, qui vient appuyer sa prétention. Le bon de sortie et le timbre apposé sur le récépissé n'étant que des mesures d'ordre intérieur, dont l'omission ne saurait prévaloir contre ce fait si grave, la signature, c'est alors au destinataire de prouver qu'il a donné cette signature

sans que la livraison effective ait été faite et que, par conséquent, il est victime d'une erreur. Si cette preuve est donnée, la livraison effective étant nécessaire, la Compagnie reste obligée. En un mot, la signature du destinataire sur le registre « bureau restant » ne décharge pas définitivement la Compagnie de l'action en responsabilité; mais elle doit obliger le demandeur à prouver qu'il n'y a pas eu à son profit une livraison effective.

Toutes les fois que le destinataire, par le fait de la Compagnie, ne reçoit pas l'objet qui lui a été expédié, on dit qu'il y a perte, et il n'y a pas lieu de distinguer si cette perte s'est produite à la gare de départ, en cours de route ou à la gare d'arrivée.

Tout procès, à l'occasion d'une perte de marchandise, oblige le demandeur à prouver que le colis a été remis à la Compagnie. Habituellement, cette preuve résulte de la production pure et simple du récépissé qui a été délivré par la gare expéditrice. Muni de cette pièce importante, le destinataire est dispensé de toute autre preuve.

Mais nous avons admis que, la responsabilité de la Compagnie pouvant être engagée indépendamment de tout contrat et par le fait de ses employés, on pourra, en l'absence de tout récépissé, prouver par tous les modes de preuves employés en matière de commerce que le colis dont il est question a été effectivement confié à un agent de cette Compagnie. On doit même admettre que le contrat de transport lui-même peut être prouvé par tous modes de preuves ordinaires. Le défaut d'enregistrement au registre des expéditions ne peut servir à une Compagnie de fin de non-recevoir absolu lorsque le demandeur prouve, malgré cette présomption contraire, qu'en fait il y a eu remisé.

A ce sujet, quelques auteurs veulent établir une distinction, selon que le défaut d'enregistrement provient du fait de la Compagnie ou du fait de l'expéditeur. Nous pensons, au contraire, qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à cette distinction : si la Compagnie n'a pas enregistré, c'est sa faute ; si elle a été empêchée d'enregistrer par le fait de l'expéditeur, elle n'aurait pas dû faire le contrat, et elle est encore en faute de s'être laissé induire en erreur pour ne pas enregistrer.

Mais s'il est reconnu, en fait, que ces enregistrements sont régulièrement tenus, l'expéditeur ne présentant pas non plus de récépissé, il y a là un concours de circonstances qui devrait rendre plus difficile la preuve d'une prétendue remise que l'expéditeur soutiendrait avoir faite.

Nous remettons au moment où nous nous occuperons de l'exercice de l'action en responsabilité l'examen de la question de savoir, dans le cas où plusieurs Compagnies ont concouru à un transport, quelle est celle qui doit être présumée responsable.

Mesure de la responsabilité.

On dit quelquefois que la responsabilité de la Compagnie a pour mesure l'étendue du préjudice causé. Nous pensons qu'en droit cette formule n'est pas exacte, car si elle est juste lorsqu'il s'agit de responsabilité résultant d'un délit ou d'un quasi-délit, elle cesse de l'être lorsqu'il est question de dommages-intérêts dus pour l'inexécution d'une obligation contractuelle.

Le principe de l'article 1149, que les dommages-intérêts dus sont en raison de la perte que le créancier a faite et du gain dont il a été privé, ce principe, disons-nous, doit être modifié et complété par l'article 1150.

Nous avons déjà indiqué que cet article 1150, si nécessaire pour rendre raisonnable et juridique la théorie de la responsabilité, était lettre morte pour les Compagnies de chemins de fer en matière de transport de voyageurs, les tarifs n'ayant pas tenu compte de l'étendue diverse de la responsabilité qui accompagne le transport de telles ou telles catégories de voyageurs. Au contraire, dans la réglementation des tarifs pour le transport des marchandises on a, dans une certaine mesure, tenu compte de cet article 1150, et le transport des objets de prix se paye plus cher que celui des objets sans valeur, parce que, dans le premier cas, la responsabilité de la Compagnie est plus engagée.

Dans les tarifs, tous les voyageurs ont, au point de vue de la responsabilité assumée par la Compagnie, la même valeur; cependant la mort de l'un donnera lieu à une indemnité de

10,000 francs, et la mort de l'autre à une indemnité de 100,000 francs.

Les marchandises ont été divisées en classes par le cahier des charges, d'après diverses considérations, parmi lesquelles la valeur propre de chacune d'elles joue un rôle important.

Il est facile de comprendre que l'intérêt de ceux qui traitent avec les Compagnies est, au moment où le contrat est passé, de diminuer la valeur des objets à expédier, de manière à obtenir un transport à meilleur marché. C'est cet intérêt qui entraîne trop de commerçants à faire de fausses déclarations d'expédition.

En cas de perte des objets expédiés, l'intérêt du commerçant est au contraire d'attribuer la plus grande valeur possible aux objets que la Compagnie ne peut plus représenter.

Une Compagnie de chemins de fer transporte un colis dont la valeur réelle est de 100 francs; elle le perd. L'étendue du préjudice causé, même en ne nous occupant pas du *lucrum cessans*, que nous supposerons nul, est de 100 francs. Mais si, lors de l'expédition, le colis a été classé par l'expéditeur dans la catégorie des marchandises qui, pour le même poids, ne valent que 50 francs, la Compagnie n'a pu prévoir qu'un préjudice de 50 francs et demander en conséquence un prix proportionnel; le préjudice éprouvé est bien de 100 francs, mais les dommages-intérêts dus ne sont que de 50 francs.

Doit-on conclure de tout ce que nous venons de dire qu'il faut que le chiffre exact de l'indemnité qui sera due, en cas de perte, soit précisé par la déclaration de l'expéditeur, c'est-à-dire qu'il dise: J'expédie un colis qui vaut 100 francs; en cas de perte, je toucherai 100 francs?

Remarquons ici que, prévoyant une perte, l'expéditeur pourrait quelquefois être tenté d'exagérer la valeur de la chose expédiée, payer un prix de transport plus élevé, mais attendre une indemnité, en cas de perte, qui lui constituerait un avantage important. Ce calcul est souvent fait en matière d'assurances: on estime un mobilier 20,000 francs, alors qu'en réalité il n'en vaut que 12,000, et on espère, en cas d'incendio, toucher les 20,000 fr.;

quelquefois même on voit sur les bancs de la Cour d'assises des gens qui ont complété la spéculation en mettant le feu eux-mêmes.

Toute idée criminelle écartée, ce calcul n'est pas fondé; car, sauf le cas de stipulation de dédit ou de clause pénale librement débattue, l'inexécution d'une obligation, la perte d'un objet, ne peuvent être, pour la partie créancière, la cause d'un bénéfice. Les dommages-intérêts peuvent ne pas égaler le préjudice causé, mais ils ne doivent pas le dépasser.

Question de la déclaration de la valeur.

Sur cette question de l'indication de la valeur de l'objet expédié, dans la déclaration d'expédition, la Cour de cassation a fait une distinction qui nous semble irréprochable.

Si les objets sont tarifés au poids, l'expéditeur n'est pas tenu de déclarer la valeur; si les objets sont tarifés *ad valorem*, la valeur doit être déclarée.

Cette distinction dans le mode d'application des taxes est, en effet, prévue par le cahier des charges. D'une manière générale, le tarif à payer a pour base le poids, et la Compagnie établit sa taxe proportionnellement au poids, sans autre vérification à faire que celle de la nature de la marchandise. Elle peut, elle doit, au point de vue de sa responsabilité en cas de perte, s'inquiéter de la valeur de la chose qui lui est remise, et prendre des soins spéciaux pour assurer sa conservation; mais elle ne peut établir de taxe à la valeur sur une marchandise qui ne doit être déclarée qu'au poids.

Exceptionnellement, le troisième paragraphe de l'article 47 du cahier des charges stipule que les prix de transport déterminés aux tarifs ne sont pas applicables à l'or et à l'argent, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs.

Pour ces marchandises, la Compagnie ne perçoit un prix de transport que proportionnel à la valeur déclarée de la chose, et,

par conséquent, elle ne peut être responsable que de la valeur dont elle s'est chargée et pour laquelle elle a été payée.

On fait remarquer quelquefois qu'il n'y a pas de texte précis qui impose aux expéditeurs l'obligation de faire une déclaration; mais cela résulte et de l'article 50 de l'ordonnance de 1816 et de l'article 49 du cahier des charges, qui obligent les Compagnies à donner à l'expéditeur un récépissé dans lequel doit être énoncée la nature de la marchandise expédiée.

En outre, le récépissé qui prouve le contrat remplace la lettre de voiture à laquelle, par un usage constant, il est arrivé à se substituer.

Or, la lettre de voiture doit indiquer la nature de la marchandise expédiée, c'est-à-dire de l'objet même en vue duquel le contrat est passé. (Art. 102 du Code de commerce.)

Ce récépissé, délivré par la Compagnie et rédigé sur les affirmations de l'expéditeur, est, nous l'avons dit plus haut, la première pièce qui, dans un procès en dommages-intérêts pour perte de marchandises, servira au demandeur à prouver la remise à la Compagnie.

Cette preuve peut-elle être combattue? Par qui, et comment?

C'est la Compagnie qui a délivré ce récépissé; elle peut le critiquer elle-même et soutenir que la nature de la marchandise y a été faussement désignée; mais, comme la fausse déclaration a toujours pour objet de réduire la valeur de la marchandise, on ne voit pas bien, tout d'abord, quel serait l'intérêt d'une Compagnie à établir elle-même que le préjudice est plus grand qu'on ne pouvait le supposer. Elle ne pourrait le faire que très-exceptionnellement, dans le cas où les expéditeurs auraient involontairement fait une fausse déclaration dans laquelle la valeur de la marchandise aurait été exagérée; la Compagnie devrait restituer ce qui a pu être perçu en trop sur la taxe, mais la gravité du préjudice dû à la perte de la marchandise se trouverait diminuée.

Ce qui se présente plus fréquemment, c'est la demande d'un expéditeur qui vient naïvement dire que la marchandise qu'il a expédiée et qui est perdue a été remise, toujours par mégarde,

sous une désignation inexacte. Il a remis des tonneaux déclarés contenir du sable fin; c'était en réalité du kaolin et, par conséquent, ce qu'il a perdu et ce qui doit lui être payé, c'est tant de kilogrammes de kaolin, et non pas tant de kilogrammes de sable fin.

Cette prétention de l'expéditeur peut se formuler ainsi : J'ai fait une fausse déclaration pour frauder la Compagnie; je demande à rétablir contre elle la sincérité des faits.

Si, en dépit de la maxime *Nemo creditur turpitudinem suam allegans*, on pouvait admettre le demandeur à faire cette preuve, celui-ci ne pourrait augmenter l'étendue de la responsabilité de la Compagnie; car ce serait le cas d'appliquer ici l'article 1150, et de dire que la Compagnie ne doit que les dommages-intérêts qui ont pu être prévus d'après les déclarations de l'expéditeur, au moment où le contrat a été fait.

L'expéditeur doit donc subir les conséquences de sa fausse déclaration. Dans l'espèce que nous avons mentionnée, la Compagnie a reçu des tonneaux de sable; elle les a perdus; elle doit payer des tonneaux de sable.

Si nous supposons une déclaration sincère sur la nature de l'objet, que doit-il arriver lorsqu'il s'agit d'objets précieux tarifiés *ad valorem*, et dont l'expéditeur n'a pas déclaré la valeur? Doivent-ils être taxés au poids d'après leur nature, et par assimilation avec une marchandise désignée dans les tarifs, ou à la valeur sur un chiffre à déterminer?

La Cour de cassation a décidé, dans un arrêt du 11 juin 1872, que « l'absence de la déclaration de la valeur de la passementerie ne peut soustraire la Compagnie à la responsabilité résultant de la perte des colis, parce que, d'une part, la passementerie n'est pas comprise dans les objets soumis à une taxe *ad valorem*, et que, d'une autre part, l'expéditeur ayant déclaré de bonne foi, suivant l'usage, la nature des objets transportés, c'était à la Compagnie, si elle s'y croyait intéressée, à réclamer de l'expéditeur une déclaration de la valeur de ces objets. L'absence de cette déclaration soumet seulement l'expéditeur, en cas de perte de ces objets, à l'obligation de prouver leur valeur. »

Il résulte à *contrario* de cette doctrine de la Cour suprême que, pour les objets tarifés *ad valorem*, la déclaration de la valeur par l'expéditeur est nécessaire pour que la responsabilité des Compagnies soit engagée et que, pour les autres objets, la déclaration de valeur n'a pour effet que d'exonérer le demandeur de l'obligation de prouver cette valeur.

Cette doctrine est combattue par M. Sarrut, dans son ouvrage sur le transport des marchandises par chemins de fer (n° 700).

Selon ce jurisconsulte, aucune disposition réglementaire n'oblige l'expéditeur à déclarer la valeur de ses colis; il n'est tenu que de déclarer leur nature. C'est à la Compagnie qu'il appartient, sur cette déclaration, de rechercher si c'est un tarif au poids ou à la valeur qui doit être appliqué dans l'espèce, et elle est en faute lorsque, dans ce dernier cas, elle ne s'est pas fait indiquer la valeur.

Seulement, si la Compagnie, après avoir taxé au poids, reconnaît son erreur, elle a le droit de rectifier la taxe et de réclamer le supplément de tarif auquel elle a droit. On fait remarquer, en outre, que l'énumération des objets taxés *ad valorem* n'est pas précise, et si, en cas de procès sur la perte d'un objet déterminé, le Tribunal décide que cet objet ne fait pas partie des choses taxées *ad valorem*, l'expéditeur aura été dans son droit en ne faisant pas cette déclaration, et la responsabilité de la Compagnie sera engagée.

Nous ne saurions admettre cette doctrine; et, en effet, au nom de quel principe peut-on affirmer que l'erreur commise dans l'application du tarif soit une faute imputable à la Compagnie? C'est l'expéditeur qui choisit le tarif qui lui convient; la Compagnie ne peut qu'exercer dans son intérêt un droit de contrôle pour refuser un tarif auquel l'expéditeur n'aurait pas droit.

Sans doute, il n'est dit nulle part que l'expéditeur est tenu de déclarer la valeur; il doit déclarer la nature, c'est-à-dire faire connaître ce qui est nécessaire pour vérifier si le tarif qu'il demande est ou n'est pas applicable. Or, certains objets précieux, pour le transport desquels l'attention de l'expéditeur doit être éveillée, sont soumis à un tarif spécial selon leur valeur,

et si on doit reconnaître que, parce qu'ils sont de différentes natures, deux objets sont soumis à différents tarifs, on peut, en renversant la proposition, dire que deux objets — lorsqu'ils sont soumis à différents tarifs — doivent être considérés comme de nature différente; d'où il résulte qu'un objet taxé *ad valorem* est, selon sa valeur, de la nature de tel objet auquel on applique tel ou tel tarif. En un mot, quand il s'agit d'objets à taxer *ad valorem*, la valeur fait en quelque sorte partie de la nature de l'objet. Cela est si vrai que, cette valeur étant inconnue, le tarif prévu par l'article 47 ne peut être appliqué. Il faut, dès lors, conclure que l'indication de la valeur est obligatoire et qu'elle doit être mentionnée sur la déclaration qui est l'œuvre de l'expéditeur.

La responsabilité de la Compagnie n'est pas engagée parce qu'elle n'a pas connu la valeur de l'objet, et parce qu'elle n'a pas perçu le tarif correspondant.

Cette doctrine peut sembler rigoureuse pour l'expéditeur ignorant des tarifs; mais c'est de sa propre ignorance et non de la faute de la Compagnie qu'il est victime.

Nous ne pensons pas, d'ailleurs, qu'il faille considérer la Compagnie comme absolument déchargée de toute responsabilité; elle a reçu une marchandise dont la nature et le poids lui ont été indiqués; elle a perçu un tarif qui engageait toujours sa responsabilité, au moins dans une certaine mesure. Ce que nous ne saurions admettre, c'est qu'on fit payer à une Compagnie cinquante mille francs pour le prix d'un objet d'art qu'elle a perdu, lorsqu'elle n'a reçu pour son transport que quelques francs seulement, et sans qu'elle ait pu se douter de la grande valeur de l'objet confié et, par conséquent, de l'étendue de sa responsabilité.

Si, au contraire, elle est prévenue, si elle a reçu la taxe due, il lui faut payer des dommages-intérêts qu'elle devait prévoir.

Les adversaires de la jurisprudence semblent trop souvent oublier que, pour avoir le droit d'invoquer une responsabilité, il faut d'abord la faire connaître, puis payer les taxes auxquelles elle correspond.

Dans les procès en dommages-intérêts pour perte de marchandises, nous n'avons plus à examiner qu'une dernière hypothèse : le récépissé dont nous nous sommes occupé est parfaitement complet et régulier, et ne fait l'objet d'aucune contradiction de la part du défendeur.

Le demandeur soutient que la livraison n'a pas été faite, et la Compagnie ne peut opposer aucune signature ni aucun titre; elle reconnaît ainsi que la livraison n'a pas été faite. Tout alors devient simple.

Le demandeur n'a plus rien à prouver, car une présomption de faute établie contre le voiturier dispense celui qui lui demande des dommages-intérêts de prouver la faute qui a causé l'inexécution de l'obligation (1784, Code civil), et la Compagnie n'a plus qu'à payer la valeur de la chose perdue.

La Compagnie de chemins de fer peut se soustraire à sa responsabilité en prouvant que l'inexécution de son obligation provient d'un cas fortuit ou d'un cas de force majeure. On dit qu'il y a cas fortuit lorsqu'il s'est produit un événement auquel la volonté de l'homme n'a aucune part : un incendie, une inondation constituent le cas fortuit. — La force majeure, au contraire, implique le fait de l'homme : la guerre, le pillage à main armée.

Il est très-difficile d'établir qu'on a été empêché par un cas de force majeure ou un cas fortuit, car bien peu d'événements sont à la fois irrésistibles et impossibles à prévoir, et leurs conséquences à la fois si inévitables, si nécessaires que la vigilance la plus active n'ait pu les prévoir.

Nous examinerons plus attentivement cette matière en la considérant comme moyen de défense contre une action en dommages-intérêts pour retard, car il constitue une défense générale et invincible contre toute action en indemnité. (1148, Code civil.)

Perte d'un gain espéré.

Supposons enfin que la Compagnie se reconnaît responsable de la perte de l'objet qui lui a été confié, on est d'accord sur le

damnum emergens, sur le prix d'un objet dont la valeur a été déclarée exactement et qui a été perdu. La Compagnie offre le paiement; mais on lui demande en plus le montant du gain dont celui qui a traité avec elle a été privé par suite de l'inexécution de l'obligation : le débat porte sur l'étendue du *lucrum cessans*.

C'est au demandeur de prouver de quel gain il a été privé, et il faut que cette perte ait été « une suite immédiate et directe de l'inexécution de l'obligation. »

Il est impossible de donner ici une règle précise. Nous devons cependant examiner une hypothèse qui se présente souvent :

Le vendeur expédie à l'acheteur la chose vendue; celle-ci est perdue; l'acheteur demande des dommages-intérêts à son vendeur qui se retourne contre la Compagnie. Celle-ci a ignoré complètement cette vente, et elle peut soutenir que ces dommages-intérêts n'ont pu être prévus par elle, lors de la formation du contrat. Elle ne sait même pas qu'il y a eu vente, si ce n'est dans un cas très-particulier, celui dans lequel la marchandise a été expédiée contre remboursement; mais, dans ce cas, la Compagnie ignore les conditions qui ont pu intervenir entre le vendeur et l'acheteur, notamment la mention d'une clause pénale en cas de non-livraison. Il serait vraiment excessif d'imposer à une Compagnie le paiement d'une amende pour l'inexécution d'un contrat auquel elle est restée absolument étrangère.

La sagesse de nos Tribunaux sait écarter ce qu'il y a d'excessif dans les demandes qui n'ont pas d'autres bases que le *lucrum cessans* et qui se présentent fréquemment dans les questions de perte d'échantillons.

Nous ne citerons qu'une espèce de ce genre : Une maison faisant le commerce de légumes conservés avait remis à une gare de l'Est, en destination de Varsovie, une petite caisse contenant deux ou trois kilogrammes de légumes secs. Cette caisse fut perdue; la maison réclama 50,000 francs de dommages-intérêts, prétendant que la non-arrivée de ce colis l'avait empêchée de passer, avec l'Intendance militaire russe, un marché sur lequel elle aurait réalisé un gain considérable. La Compagnie de l'Est put prouver qu'elle avait remis le colis aux

chemins allemands, et l'affaire n'eut pas de suite. Le cas de *lucrum cessans* était bien affirmé, et, pour avoir perdu un colis qui ne valait probablement pas deux francs, on en demandait à la Compagnie cinquante mille.

DEUXIÈME SECTION.

Responsabilité en cas d'avaries.

Non-seulement le voiturier doit remettre à destination les objets qui lui ont été confiés, mais encore il doit les rendre dans l'état dans lequel il les a reçus. Si, pendant qu'elles étaient entre ses mains, ces marchandises ont été détériorées, le voiturier est responsable, et il se produit ce qu'on appelle la responsabilité en cas d'avaries souffertes par les marchandises.

Il y a une analogie évidente entre les blessures que peut recevoir un voyageur et les avaries qui frappent une marchandise, et, de même qu'un voyageur ne peut se plaindre d'un accident arrivé par sa propre faute ou par sa maladresse, de même on ne peut rien réclamer quand l'avarie éprouvée par la marchandise résulte du vice propre de la chose ou de défectuosité dans l'emballage. Nous ajoutons qu'il doit en être de même lorsque l'avarie a été la conséquence du mode de transport que l'expéditeur a choisi.

Un voyageur qui est monté sur l'impériale d'une voiture, et a gagné une fluxion de poitrine, ne peut actionner la Compagnie en dommages-intérêts. Un négociant qui, par un froid rigoureux, demande que ses tonneaux de vin soient expédiés par wagons découverts, ne peut, selon nous, actionner la Compagnie en dommages-intérêts parce que son vin a gelé en route. Nous reviendrons plus loin sur ce point.

Comme pour la perte, l'avarie est présumée provenir de la faute ou du fait du voiturier.

Dans un procès en dommages-intérêts pour avaries, la preuve

du contrat étant faite, ainsi que nous l'avons dit pour le cas de perte, le demandeur doit prouver d'abord le fait même de l'avarie. Pour cela, il doit avoir vérifié l'état de sa marchandise, 1° avant de l'avoir reçue, et 2° avant d'avoir payé le prix du transport, car, après, le destinataire n'a aucun recours possible contre la Compagnie. (105 Code de commerce.)

On comprend la sagesse de cette disposition, car la faute du voiturier, étant présumée, comment celui-ci pourrait-il prouver que les marchandises ne se sont détériorées qu'après être sorties de ses mains? Du moment que le destinataire a reçu et qu'il a payé le prix, il n'y a plus d'action; il y a une présomption que la marchandise a été livrée en bon état, et c'est là une présomption *juris et de jure*, c'est-à-dire qui ne peut être détruite par la preuve contraire. Le destinataire ne peut essayer de prouver que le dommage dont il se plaint a été causé par la Compagnie; il peut le regretter, mais il a laissé passer le temps d'agir utilement.

On pourrait revenir ici sur la discussion que nous avons présentée lorsqu'il s'agit d'une livraison faite en gare: le destinataire ayant payé et signé au registre bureau restant, est-il déchu de son droit? Nous nous bornons à renvoyer à ce que nous avons dit un peu plus haut, en ajoutant que l'article 105 du Code de commerce précise davantage la libération du voiturier lorsque la marchandise a été reçue et le prix du transport soldé.

Le destinataire doit procéder à la vérification avant de payer son prix; si on lui laisse la marchandise sans exiger le paiement, il peut encore agir, car il faut que les deux conditions soient remplies pour que l'action soit éteinte. Dans le cas où l'expédition a eu lieu en port payé, le destinataire n'a que la ressource de refuser la livraison.

Vérification des avaries.

On comprend que la vérification présente pour l'une et l'autre partie un intérêt considérable, car il faut constater non-seule-

ment la détérioration subie, mais encore toutes les circonstances extérieures ou intérieures qui peuvent révéler quelle a été la cause probable de ces détériorations.

Relativement à cette vérification, l'article 106 du Code de commerce est ainsi conçu : « En cas de refus ou contestation pour la réception des objets transportés, leur état est vérifié et constaté par des experts nommés par le Président du Tribunal de commerce, ou, à son défaut, par le Juge de paix et par ordonnance au pied d'une requête. »

Il résulte de cette disposition que la vérification doit être faite par des experts, ce qui est absolument sage ; mais cette vérification peut-elle être scindée et comporte-t-elle deux phases, une première vérification faite par l'expéditeur en présence du voiturier, donnant naissance à une contestation et provoquant la seconde vérification qui, elle, doit être faite par des experts ?

La Cour de cassation, dans un arrêt du 5 février 1856, a décidé que « la disposition de l'article 105 du Code de commerce implique la faculté par le destinataire de vérifier, avant la réception et le paiement, l'état intérieur et l'état extérieur des colis à lui présentés. Cette vérification amiable et préalable ne peut être confondue avec la vérification par experts prescrite par l'article 106 du même Code, dans le cas de refus ou de contestation pour la réception, puisque la première a précisément pour objet de reconnaître s'il y a lieu ou non de recourir à la seconde.

« Refuser au destinataire la vérification amiable, ce serait lui imposer, en prévision d'une éventualité qui se réalise rarement, — et ainsi inutilement dans la plupart des transports, — la nécessité et les frais d'un mode de procéder applicable seulement, d'après la loi, aux cas exceptionnels de refus et de contestations. »

Il résulte de cet arrêt de la Cour suprême que le destinataire a droit de faire, lui-même et malgré le voiturier, cette vérification préalable que la Cour elle-même appelle une vérification amiable. Or, le mot amiable comporte évidemment le consentement des deux parties.

Nous devons retirer cette expression « vérification amiable, » puisque nous supposons qu'elle est refusée par le voiturier, et il faut alors formuler la doctrine de la Cour de cassation dans les termes suivants :

Le destinataire a le droit d'imposer au voiturier une vérification préalable qu'il fera lui-même, mais devant le voiturier, de l'état extérieur et intérieur de son colis.

Il n'y a pas de texte qui donne ce droit au destinataire. Voyons donc s'il résulte nécessairement pour lui de la combinaison des articles 105 et 106 du Code de commerce.

Assurément la prescription de l'article 105, si lourde pour le destinataire, mais d'un autre côté si indispensable pour le voiturier, suppose nécessairement le droit pour le destinataire de vérifier l'état tant extérieur qu'intérieur de son colis, car la loi ne distingue pas entre les avaries apparentes ou cachées.

Mais l'exercice de ce droit est-il subordonné à une condition de procédure imposée par le législateur dans l'intérêt du voiturier, et à laquelle, si le voiturier l'exige, le destinataire est forcé de se soumettre ?

On ne doit pas oublier que la situation du voiturier est défavorable ; il est toujours sous le coup d'une présomption de faute contre laquelle il doit faire la preuve. Il importe donc souverainement que la vérification du colis soit faite de manière à n'amener aucune contestation.

Si le destinataire, chez lui, devant le camionneur, casse lui-même en ouvrant la caisse les objets qui y sont contenus, et, s'il est de mauvaise foi, comment la Compagnie pourra-t-elle prouver que l'avarie ne provient pas de son fait ? Le camionneur affirme que c'est le marteau du destinataire qui a cassé l'objet ; le destinataire affirme que l'objet était déjà cassé. Lequel croire ?

Selon la Cour suprême, c'est le moment d'appeler les experts. Devant une caisse ouverte, ils pourront dire seulement : Le contenu est brisé, l'emballage ne paraissait pas défectueux ; mais il leur sera impossible de préciser où et quand le contenu a été brisé, et, par conséquent, cette vérification, survenant après une autre, n'a plus aucune portée.

La Cour suprême nous dit que l'article 106 vise le cas de refus ou de contestation sur la réception du colis. Il est bien évident que, si le voiturier et le destinataire tombent d'accord pour faire ensemble cette vérification, il est inutile d'appeler des experts; mais le refus par la Compagnie de laisser le destinataire ouvrir sa caisse n'est-il pas une contestation sur la réception de la marchandise?

Nous pensons donc que la Cour a méconnu le sens et la portée de l'article 106. Selon elle, cette expertise suit la contestation, et, par conséquent, ce n'est plus qu'un des éléments de l'enquête sur les causes de l'accident; ce n'est qu'un incident du procès, et il n'y a plus corrélation nécessaire entre l'article 105 et l'article 106.

Selon le système très-sage de la loi qui veut protéger l'une et l'autre partie, si elles ne sont pas d'accord, une ordonnance rendue sur simple requête prescrira la vérification par des experts dont le témoignage sera décisif.

Mais, dit-on encore, ce système expose le destinataire à des frais le plus souvent inutiles; toutefois nous ne mettons nullement ces frais à la charge exclusive du destinataire.

La Compagnie a provoqué l'expertise en refusant la vérification amiable. Si l'expertise prouve qu'il existe des avaries dont la Compagnie soit responsable, dans le procès en dommages-intérêts elle sera nécessairement condamnée au paiement des frais, y compris ceux de l'expertise. Si, au contraire, c'est la Compagnie qui gagne le procès, le destinataire devra, par une juste réciprocité, payer tous les frais.

Mais l'expertise ne révèle aucune avarie, et par conséquent aucun procès n'est possible. Est-ce le destinataire seul qui doit payer l'expertise? Non. Les deux parties, n'étant pas d'accord, l'ont demandée, et elle était faite dans l'intérêt de l'une et de l'autre; elles devront donc toutes deux payer les frais qu'elles ont occasionnés.

On voit donc qu'il est ainsi de l'utilité, aussi bien des Compagnies que des destinataires, d'éviter des frais inutiles, de tomber d'accord pour une vérification amiable toutes les fois

que rien ne peut révéler la possibilité d'une difficulté quelconque.

Pour nous résumer, nous reconnaissons que le législateur a implicitement consacré dans l'article 105 le droit de vérification par le destinataire, mais que, si le voiturier le demande, cette vérification devra être faite par experts, dans les conditions de l'article 106.

Dans la pratique, les Compagnies de chemins de fer admettent cette vérification préalable par le destinataire, en présence d'un agent de la gare, excepté lorsqu'il s'agit d'envois de finances, billets de banque, dentelles et autres valeurs. Les colis de cette nature sont, en vertu d'un document ministériel du 3 avril 1862, soumis à un mode de conditionnement spécial. Lorsque ces colis sont présentés au destinataire dans un état parfait de conditionnement, celui-ci a-t-il le droit, sans expertise, de procéder lui-même à la vérification du contenu ?

La Cour de Lyon, dans un arrêt du 30 juin 1864, a admis contre les Compagnies cette prétention du destinataire. Nous ne saurions contester le droit de celui-ci de demander la vérification dans les conditions de l'art. 106 ; mais, pour les mêmes raisons que nous avons dites tout à l'heure, il nous est impossible de lui reconnaître le droit de procéder à cette vérification que la Cour de cassation appelle si improprement « vérification amiable. »

La Cour de Lyon repousse la distinction que réclamait la Compagnie et elle veut appliquer le droit commun ; c'est aussi ce que nous voulons. Mais, ni dans l'article 105, ni dans l'article 106, nous n'avons trouvé justification de cette prétention excessive des destinataires.

Les Compagnies avaient invoqué l'article 3 de la loi du 4 juin 1859, d'après lequel l'Administration des Postes n'est responsable que jusqu'à concurrence de 2,000 francs pour le transport des valeurs déclarées, et n'est obligée qu'à remettre la lettre intacte au destinataire. Nous ne pensons pas qu'il y ait lieu d'invoquer ici cet argument, car cette loi spéciale à l'Adminis-

tration des Postes ne peut en aucune manière être considérée comme une disposition de droit commun.

Mais il y a dans l'arrêt de la Cour de Lyon une chose importante à remarquer. Le destinataire, dit la Cour, a droit à la vérification « lorsqu'il a des craintes fondées ou lorsque l'inaccomplissement des formalités jette un doute sur l'identité de l'objet présenté à l'acceptation. »

On voit donc que la Cour subordonne ce droit à une présomption qui justifie la précaution du destinataire, et il y aurait là une différence importante entre cette doctrine et celle de la Cour de cassation. Mais, selon nous, le droit d'exiger la vérification par experts, qui appartient aussi bien au destinataire qu'au voiturier, est indépendant de toute présomption résultant de circonstances extérieures qui rendent probable l'avarie. Chacun peut demander la vérification quand il veut; mais ce qu'il doit demander, c'est la vérification par experts.

Nous n'avons pas, eu cas de perte, examiné la responsabilité quand le transport a été effectué par plusieurs Compagnies successives; nous avons réservé ce point pour l'étude de l'action en responsabilité; mais, en cas d'avaries, il y a lieu de faire ici une distinction importante.

Si l'avarie est intérieure, la Compagnie destinataire est affranchie de toute présomption de faute; — si l'avarie est extérieure, c'est la Compagnie destinataire qui est présumée l'avoir causée.

Cette distinction est admise par la jurisprudence.

On pourrait en conclure que le colis ne portant aucune trace d'avarie extérieure, on peut forcer le destinataire réel à prendre livraison sans faire aucune constatation relativement à l'état intérieur, dont la Compagnie n'a pas à se préoccuper. Cependant cet état intérieur peut lui-même être l'objet d'une contestation qui amènera les parties à se présenter devant les experts; mais, en outre, pour conserver son droit et éviter la présomption de l'article 105, le destinataire a intérêt à ce que la vérification soit faite de l'état intérieur, et si on admet avec nous que, la vérification amiable étant refusée, on doive procé-

der à la vérification par experts, le destinataire a le droit de provoquer cette expertise.

On dit généralement que la disposition de l'article 106 ne profite qu'aux Compagnies. Nous pensons qu'il y a là une erreur, car le destinataire doit prouver l'existence de l'avarie, et, s'il avait été seul à la constater, la preuve ne serait pas faite contre la Compagnie; il lui faudra toujours, si le fait même de l'avarie est contesté, arriver à une expertise pour faire sa preuve. De son côté, la Compagnie pourra trouver, dans le dire des experts, des éléments de sa défense qui peuvent se rencontrer dans la reconnaissance de défauts dans l'emballage.

Selon nous, l'expertise est la condition de la vérification, à défaut du consentement à une vérification amiable, et de même que cette vérification importe aussi bien à l'une qu'à l'autre partie, de même cette expertise profite à toutes les deux.

Le destinataire ne peut être contraint d'accepter un colis sans vérification. Prenons un exemple pour mieux nous faire comprendre :

Une Compagnie de chemins de fer apporte au domicile indiqué un colis dont le transport est dû et qui, arrivant dans les délais, ne présente aucun signe extérieur de détérioration; le colis contient, par exemple, des glaces. Le destinataire, avant de recevoir et de payer le contenu de la caisse, veut vérifier: c'est son droit absolu. La Compagnie lui refuse d'ouvrir lui-même le colis, la vérification amiable est donc impossible. La Compagnie obtient une ordonnance désignant des experts qui devront procéder à la vérification.

Remarquons que l'article 106 parle de l'état des objets transportés. On doit entendre par objet transporté le colis lui-même, et non les objets qu'il renferme. Ainsi, dans notre espèce, l'objet transporté c'est une caisse contenant des glaces, et non les glaces elles-mêmes.

Or, si le destinataire avait ouvert la caisse, les experts ne pourraient plus exactement constater l'état de l'objet transporté. Leur intervention doit donc se produire avant que les

colis aient été touchés; leurs conclusions n'auront de précision qu'à ce prix.

Le destinataire peut-il dire : Je veux une vérification amiable ou je refuse le colis ? Il en a le droit. Le voiturier ne peut le contraindre à se présenter devant l'expert ; mais, par contre, il ne pourra pas lui-même être poursuivi comme n'exécutant pas son transport, et il aura droit contre le destinataire au paiement du prix du transport, et, de plus, à la perception des frais de magasinage qui seront très-légitimement acquis pour la garde et la conservation de la marchandise. Toutes ces conséquences résultent nécessairement du principe que nous avons admis, que le voiturier ne peut être forcé à subir une vérification préalable faite par le destinataire lui-même.

Question des réserves.

Les Compagnies se refusent habituellement à livrer des marchandises à un destinataire qui ne voudrait les recevoir que sous réserve.

Leur motif d'agir ainsi est bien facile à comprendre.

Si deux, trois, quatre jours après la livraison, le destinataire signale une avarie, comment savoir où et quand elle s'est produite ? Ne peut-elle pas avoir été causée par le destinataire lui-même, depuis le moment où la marchandise est chez lui ?

Cette acceptation des réserves faites par le destinataire, quand elle a lieu, n'est consentie par le voiturier qu'à ses risques et périls, et elle constitue une aggravation de sa situation qu'on ne pourrait lui imposer.

Les Compagnies de chemins de fer, comme les autres voituriers, sont donc parfaitement fondées à refuser d'accepter ces réserves, et le destinataire n'a qu'une ressource, celle de refuser de recevoir.

Faut-il, à ce point de vue, critiquer notre législation ? Nous ne le pensons pas.

La présomption de faute qui donne au demandeur un avan-

tage si grand contre le voiturier explique et légitime les dispositions des articles 105 et 106 du Code de commerce, et on ne voit pas au nom de quels principes on pourrait forcer le voiturier à accepter des réserves qui l'empêcheraient de bénéficier de l'article 105.

Cette question des réserves prend une importance plus grave et un caractère différent lorsqu'il s'agit d'un transport effectué par plusieurs Compagnies qui ont à prendre, au passage d'un réseau à un autre, des mesures particulières.

Nous avons admis que, d'après les ordonnances et les cahiers des charges, une Compagnie n'est pas tenue d'accepter un transport pour un point situé en dehors de son réseau.

Mais en vertu des arrangements réciproques que les diverses Compagnies ont librement contractés ensemble et conformément aux tarifs désignés sous le nom de tarifs communs, qu'elles ont fait homologuer, les transports sur plusieurs réseaux successifs se pratiquent sur la plus large échelle.

La Compagnie expéditrice qui livre à une Compagnie suivante est tenue d'accepter les réserves qui sont faites par le nouveau voiturier.

Le voiturier expéditeur, bien loin de pouvoir, en cas de contestation, invoquer l'article 105 et se dire libéré de toute action par suite de la livraison qu'il a faite au second voiturier, se trouve, au contraire, dans une situation plus défavorable, car le second voiturier ne sera responsable des avaries intérieures que si on prouve qu'elles sont survenues par son fait.

Il est admis par une jurisprudence constante que le second voiturier n'a pu examiner l'état intérieur des colis qui lui étaient remis.

En résumé, et en supposant la présence d'un seul voiturier, celui-ci est responsable de toutes les avaries, quelles qu'elles soient, lorsqu'il est certain qu'elles eussent été prévenues et empêchées par sa vigilance, et cela lors même qu'une clause d'irresponsabilité aurait été stipulée en échange d'un tarif réduit.

Nous verrons bientôt quel est l'effet de ces clauses d'irres-

ponsabilité ainsi introduites dans un tarif régulièrement homologué.

Déchets de route.

Par suite d'un usage constant qui fait loi en matière de commerce, le voiturier ne répond pas de ce qu'on appelle les déchets de route. Il est, en effet, prouvé par l'expérience que, sans qu'il y ait aucune faute reprochable à personne, une marchandise qui voyage est exposée à certaines détériorations.

Ces lésions de peu d'importance, ces déchets qui se produisent dans la quantité de la marchandise, sont le résultat inévitable des chargements et déchargements, des trépidations produites par la marche, en un mot de toutes les manipulations par lesquelles les colis doivent nécessairement passer.

Les tonneaux contenant des liquides sont, quelque bien conditionnés qu'on les suppose, exposés à des fuites auxquelles s'ajoutent des vérifications de douane ou d'octroi dont on a quelquefois, et avec raison, critiqué l'opportunité, la fréquence et la longueur. Il serait souverainement injuste de rendre le voiturier responsable des manquants de cette nature.

Les Compagnies ont dressé, d'après les bases fixées par la jurisprudence et les avis des Chambres de commerce, un tableau des déchets de route; mais ce tableau ne peut être considéré que comme un simple renseignement, et l'expéditeur dont le colis est allégé d'une quantité qui correspond aux déchets indiqués au tableau, peut actionner la Compagnie en réparation du préjudice causé, et quelquefois même obtenir gain de cause. Mais comme les chiffres portés au tableau ont été déterminés selon les usages attestés par les Chambres de commerce elles-mêmes, il est plus probable que les Tribunaux adopteront les calculs qui y sont indiqués. Une Compagnie ne pourrait se pourvoir en cassation contre un jugement sous prétexte qu'un Tribunal aurait prononcé contrairement aux indications du tableau des manquants.

Il ne rentre pas dans le cadre de notre travail de transcrire

ici ce tableau. Nous voulons indiquer seulement d'après quelles bases il a été établi, car il fournit de précieuses indications pour montrer comment on doit calculer les indemnités pour avaries, et de quelles circonstances on doit particulièrement tenir compte.

Des manquants peuvent avoir lieu pour coulage ou pour dessiccation, selon la nature de la marchandise. Les plus importants ont lieu par coulage.

Plus le parcours est long, plus les chances de coulage sont grandes. Le tableau admet qu'il y a proportionnalité. Pour un parcours de 200 à 300 kilomètres, le coulage accordé est le double ou le triple de celui qui correspond à un parcours de 100 kilomètres. Incidemment, nous dirons que l'importance du coulage croît plus rapidement que le parcours, et, si on n'y veillait pas attentivement, un tonneau qui a une légère fuite quelques heures après le départ, serait vide le lendemain ou le surlendemain.

Pour certaines natures, les huiles par exemple, la saison pendant laquelle le transport a été effectué joue un rôle marqué. En été, les déchetts augmentent ; en hiver, ils diminuent.

Indications données par les acquits-à-caution.

Nous devons ici dire quelques mots d'une question assez délicate sur la responsabilité des Compagnies en matière de transport des liquides.

Au point de vue du transport, la base légale qui sert à calculer le prix c'est le poids exprimé en kilogrammes ; le récépissé délivré par la Compagnie porte indication de ce poids, et non de la contenance que le voiturier par chemin de fer n'a pas à connaître.

Mais, au contraire, l'Administration des Contributions indirectes, la Régie, au point de vue du droit de circulation, constate sur son acquit-à-caution la mesure du volume et quelquefois le degré des liquides : tant de litres marquant tant de degrés.

Les Compagnies sont-elles responsables vis-à-vis des expéditeurs seulement du poids qu'elles ont été chargées de transporter, ou du volume et du degré qui ont été constatés par la Régie?

Le Tribunal de commerce de Rouen, dans un jugement du 29 août 1856, a décidé que la Compagnie n'est responsable que du poids.

Au contraire, le Tribunal de commerce de Metz, dans un jugement du 23 septembre 1869, décide que la Compagnie est responsable non-seulement du poids, mais encore de la mesure et du degré indiqués par l'acquit-à-caution. M. Sarrut, à qui nous empruntons cette controverse, se range à cette dernière opinion.

L'acquit-à-caution règle les rapports entre l'expéditeur et l'Administration au sujet d'un transport de liquides soumis à des droits.

Pour la perception de ces droits, il a été nécessaire de déterminer la mesure et le degré; l'existence de ce document, purement administratif, est indiquée dans la lettre de voiture.

Pour soutenir que le transporteur est responsable de la mesure et du degré indiqués dans l'acquit-à-caution, on fait remarquer que les énonciations qu'il contient ne sont que compléter celles qui ont été fournies par le récépissé.

Grâce à l'intervention de la Régie, on voit que le tonneau du poids indiqué par le récépissé contient tant de litres à tel degré. L'objet à transporter est donc, non plus un tonneau de 50 kilogrammes, par exemple, mais tant de litres d'alcool à tel degré, renfermés dans un tonneau et pesant avec celui-ci un poids total de 50 kilogrammes.

En conséquence, la Compagnie, qui ne délivre pas le tonneau avec sa mesure et le degré voulu, a détérioré l'objet transporté, et elle est responsable.

Malgré cette argumentation, nous pensons que la rédaction d'un acquit-à-caution ne peut modifier la responsabilité du transporteur, et qu'il y a lieu d'appliquer ici la règle: *Res in se alios acta, aliis neque nocere, neque prolesse potest.*

Les rapports entre la Régie et les expéditeurs sont absolument distincts de ceux qui existent entre l'expéditeur et le voiturier. Aussi l'article 13 de la loi du 21 juin 1873 décide-t-il que, dans les cas de fraude, les transporteurs ne seront pas considérés, eux et leurs préposés et agents, comme contrevenants lorsque, par une désignation exacte et régulière de leurs commettants, ils mettent l'Administration en mesure d'exercer des poursuites contre les véritables auteurs de la fraude.

On voit donc que le transporteur reste absolument en dehors des relations que les lois spéciales imposent aux expéditeurs vis-à-vis de la Régie.

Le contrat intervenu entre l'expéditeur et le voiturier nous est révélé par le récépissé et par cette pièce, seule nécessaire au point de vue du cahier des charges; la Compagnie s'est engagée à transporter un tonneau de 50 kilogrammes, et non pas un certain nombre de litres d'alcool à un degré désigné. Lors donc qu'elle présente au destinataire le tonneau qui lui a été remis, avec le poids indiqué au récépissé, sa responsabilité, en tant que voiturier, se trouve déchargée; et, si on veut soutenir que l'alcool contenu dans le tonneau a été étendu d'eau, pour que la responsabilité de la Compagnie soit engagée, il faudra prouver que le vol a été commis par un agent. L'acquit-à-caution délivré par la Régie ne sera qu'un élément de preuve dont le demandeur pourra se servir.

La doctrine du Tribunal de commerce de Metz, au contraire, ne peut, selon nous, être admise, parce qu'elle a pour résultat d'aggraver contre une des parties les obligations résultant de son contrat, en vertu d'un titre auquel elle a été complètement étrangère, et qui, s'il constitue, lui aussi, un contrat, représente une convention intervenue entre d'autres parties en vue d'opérations absolument distinctes du transport proprement dit.

Réserve au moment de la remise.

Nous avons déjà dit que les Compagnies sont déchargées de la responsabilité pour avaries, lorsqu'elles prouvent que cette

avarie est la conséquence d'un emballage défectueux ou insuffisant. Il en résulte qu'on ne saurait leur contester le droit d'exiger de l'expéditeur une déclaration constatant, au moment où il est présenté au bureau de départ, les avaries déjà apparentes et les défauts de l'emballage de l'objet à expédier. La Compagnie ne peut refuser le transport de ce colis mal conditionné; mais elle a droit de faire procéder aux constatations qu'elle juge nécessaires.

Avaries résultant du mode de transport choisi par l'expéditeur.

Nous pensons aussi que la responsabilité de la Compagnie cesse d'être engagée si elle prouve que l'avarie a été le résultat du mode de transport choisi par l'expéditeur.

Rappelons un exemple qui a été plusieurs fois cité : Une Compagnie offre au commerce deux tarifs pour le transport des vins. Dans le premier, celui qui coûte le plus cher, les tonneaux sont bien abrités, bien enfermés dans des wagons couverts; dans le second tarif, à bon marché, les tonneaux sont placés sur un wagon découvert. Les expéditeurs sont absolument libres de choisir le tarif qui leur convient.

Au milieu de l'hiver, par un froid rigoureux, un négociant expédie des tonneaux par wagons découverts; le vin est gelé en route, et on actionne la Compagnie en dommages-intérêts.

Pour soutenir la prétention du commerçant, on dit : Le voiturier doit rendre l'objet confié dans l'état où il l'a reçu; il a accepté de faire un transport de vin dans telles conditions; il devait prendre des mesures pour préserver la marchandise de tout accident.

Si nous nous trouvions en présence du voiturier du Code de commerce, cette argumentation serait irréprochable; contre une Compagnie de chemins de fer, nous soutenons qu'elle ne vaut rien, parce que, si le voiturier est libre de débattre les conditions du contrat, la Compagnie ne l'est pas.

La Compagnie ne pouvait pas refuser le transport aux conditions choisies par l'expéditeur, et elle ne pouvait pas introduire une clause d'irresponsabilité qui n'avait pas été stipulée dans le tarif demandé. En interprétant le contrat, nous ne trouvons pas la faute qui est nécessaire pour que les dommages-intérêts soient dus.

En effet, la Compagnie s'est engagée à transporter des vins dans des conditions qu'elle indiquait, et elle a rempli exactement toutes ces conditions; elle offrait, en même temps, d'accomplir le transport d'une manière plus favorable, mais moyennant un prix plus élevé; elle ne pouvait faire autre chose.

L'expéditeur a choisi le tarif qui lui coûtait le moins cher; il a fait ce choix à ses risques et périls, et, si son vin arrive gelé, la Compagnie peut lui dire : Vous n'aviez qu'à prendre l'autre tarif.

Pour rechercher la responsabilité d'une Compagnie de chemins de fer, il faut tenir compte de cette circonstance qu'elle ne peut refuser un transport.

La jurisprudence ne s'est pas établie dans ce sens. Le Tribunal de commerce de Bar-le-Duc a décidé que, pour des vins gelés en décembre, les agents de la Compagnie, sachant qu'on était à l'époque du froid, devaient prendre toutes les précautions utiles à la conservation des vins. La Cour de Nancy a maintenu cette responsabilité en la diminuant d'après les principes que nous avons établis.

« La prudence la plus vulgaire devait engager, soit à ne pas faire voyager de grandes quantités de vins à l'époque des froids les plus rigoureux, soit à les faire couvrir de paille à ses frais, afin de les protéger contre une gelée qui peut devenir excessive pendant un long trajet (1). »

(1) La Cour de cassation, dans un arrêt du 16 février 1870, a déclaré qu'une Compagnie de chemins de fer ne saurait, lorsqu'une marchandise s'est avariée en cours de transport, s'exonérer de toute responsabilité en soutenant que l'avarie était la conséquence du mode de transport choisi par l'expéditeur; s'exonérer, notamment, de l'avarie consistant en ce que des vins ont gelé en cours de transport, en sou-

TROISIÈME SECTION.

Responsabilité en cas de retard.

Nous avons montré que le voiturier n'était pas obligé seulement à transporter les objets qui lui étaient confiés et à les remettre au destinataire dans l'état où ils lui avaient été remis, mais qu'il devait encore accomplir le transport dans un temps donné. De plus, nous avons longuement expliqué comment les délais de transport, lorsque le voiturier est une Compagnie de chemins de fer, sont établis en dehors de la volonté des parties et indiqués à l'avance d'une manière invariable par les tarifs homologués.

En matière de transport de voyageurs, le calcul des délais est fort simple. Pour savoir s'il y a retard, on n'a qu'à comparer l'heure réglementaire de l'arrivée des trains avec l'heure exacte à laquelle le train est effectivement arrivé à destination. Pour le transport des marchandises, le calcul des délais est tout différent.

Nous ne reviendrons pas sur ce que nous avons dit relativement aux délais de grande vitesse, de chargement, de route, de déchargement et de livraison, augmentés, selon les cas, des délais de transmission; mais nous devons nous attacher quelques instants à l'explication de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 qui réglemente les délais d'expédition, de transport et de livraison, de gare en gare, des marchandises sur les chemins de fer.

Il est à remarquer qu'on peut, pour le calcul des délais, se

tenant que cette avarie est la conséquence du transport en wagons découverts adopté par l'expéditeur. La Compagnie devait prendre des précautions, sauf à être indemnisée par l'expéditeur. (*Journal des Transports*, 16 décembre 1879.) Nous ne saurions admettre cette doctrine qui ne tient pas compte du contrat intervenu entre l'expéditeur et le voiturier.

servir encore du barème établi dans la circulaire ministérielle du 20 août 1860, lequel se réfère à un arrêté ministériel du 15 avril 1859. Le nouvel arrêté de 1866 n'a fait que reproduire l'ancien dans ses dispositions essentielles, et la vitesse du transport est en principe la même sous l'un et l'autre décret. Ce barème a pour base 125 kilomètres par 24 heures; mais l'article 8 de l'arrêté de 1866 a stipulé que, pour les marchandises de la première et de la deuxième catégorie, le minimum de distance à parcourir en vingt-quatre heures serait de 200 kilomètres sur les grandes directions dénommées audit article. Il y a donc lieu de dresser un nouveau barème.

C'est d'après ces bases que l'on doit calculer la durée des transports en petite vitesse, car, pour les trains de cette nature, les heures de départ et d'arrivée n'offrent d'intérêt qu'au point de vue du service intérieur des Compagnies; les expéditeurs et les destinataires n'ont pas à s'en préoccuper.

Les heures d'ouverture et de fermeture des gares sont, ainsi que nous l'avons dit, fixées par l'Administration. Si une Compagnie, après l'heure réglementaire de fermeture d'une gare, consent à procéder à l'enregistrement d'une expédition, elle n'en doit pas moins être considérée comme n'ayant eu le colis à sa disposition que le lendemain au moment de l'ouverture de la gare, et c'est de ce jour seulement qu'on devra compter les délais de transport. Ce principe résulte de l'arrêté ministériel de 1866, et il est consacré par une jurisprudence constante.

Les délais réglementaires, comme les prix du tarif, s'imposent à la volonté des parties, qui ne peuvent y déroger par des conventions particulières. Si une Compagnie était liée parce qu'elle a consenti à faire un enregistrement après l'heure de fermeture de la gare, il en résulterait un avantage pour celui dont le colis a été accepté, et, si on acceptait tous les autres, la gare ne serait plus fermée à l'heure réglementaire.

Le retard ne peut donc exister que lorsque les délais, calculés conformément aux arrêtés ministériels et aux tarifs, ont été dépassés; c'est alors seulement que la responsabilité de la Compagnie peut se trouver engagée.

Nous avons dit que, sur ce point, la jurisprudence était constante; il n'en est ainsi que depuis les arrêts des 5 mai et 16 juin 1869, dans lesquels la Cour suprême a abandonné la doctrine contraire.

Cette jurisprudence s'appuie sur deux arguments de droit qui nous semblent irréfutables. Le pouvoir judiciaire ne peut critiquer un délai réglementaire fixé par un arrêté ministériel, c'est-à-dire par un acte administratif dont elle ne peut entraver l'exécution, ce qui aurait lieu si elle admettait qu'il y a retard sans que le délai ait été dépassé. En second lieu, si une Compagnie était condamnée en vertu d'une convention expresse ou tacite par laquelle elle se serait engagée, il y aurait là reconnaissance de la validité d'un traité particulier, lequel est interdit.

L'article 12 de l'arrêté du 12 juin 1866 est ainsi conçu :

« La fixation des délais ci-dessus déterminés pour les transports à petite vitesse effectués aux prix et conditions des tarifs généraux ne fait point obstacle à la fixation de délais plus longs dans les tarifs spéciaux ou communs, où ils ont été ou seraient ultérieurement introduits, avec l'approbation de l'Administration supérieure, comme compensation d'une réduction de prix. »

Tenant compte d'une notion économique très-juste, à savoir que la vitesse est une valeur qui doit se payer, l'arrêté ministériel permet aux Compagnies de stipuler des délais plus longs en consentant des réductions de prix.

Ces délais allongés seront admis avec l'approbation de l'Administration supérieure; mais, selon les principes, ces tarifs devront être homologués. Incidemment, nous ferons remarquer la différence des deux expressions : le Ministre homologue les taxes de transport, — il approuve les délais.

Il résulte de la disposition qui précède que les délais de transport ne sont pas toujours calculés d'après les arrêtés ministériels; mais, dans des cas très-fréquents, ils le sont uniquement d'après le tarif adopté par l'expéditeur.

Il faut remarquer que l'article 12 parle d'augmentation de

délais avec diminution de prix, et non de la modification inverse, c'est-à-dire diminution de délais avec augmentation de prix. Il existe des tarifs établis sur cette donnée; ils constituent des tarifs de moyenne vitesse, tenant le milieu entre la grande et la petite vitesse. Cette disposition est conforme à l'article 50 du cahier des charges, lequel est ainsi conçu : « Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la Compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse. » — En fait, ces tarifs sont peu usités.

Lorsqu'un transport doit être exécuté par chemin de fer, puis par la voie de terre ou la voie navigable, on doit admettre qu'il n'y a pour tout le voyage qu'un seul délai total, qui ne peut plus alors se compter d'après les arrêtés ministériels. En effet, au point de vue du temps, il n'y a qu'un transport du point de départ au point d'arrivée et non un premier transport de la gare de départ au quai d'embarquement, puis un second sur mer. La Cour de cassation s'est prononcée dans ce sens, par arrêt du 26 juillet 1859.

D'après le même principe, lorsqu'un transport doit être fait sur deux lignes, en vertu d'un tarif réduit avec augmentation de délai, nous pensons que cette augmentation doit être imputée sur le délai total, sans qu'il soit besoin de rechercher si une seule des Compagnies avait le droit de l'invoquer.

En France, on réclame beaucoup contre la lenteur des transports, et il est d'usage, à ce sujet, de citer l'exemple de l'Angleterre, où la rapidité est beaucoup plus considérable. On oublie de dire qu'en Angleterre il n'y a pas de délai imposé; en sorte que les Compagnies, ayant beaucoup moins à craindre de condamnations pour retard, ne sont pas obligées de s'assurer de plus longs délais. On ne dit pas non plus que les gares, en Angleterre, ne sont jamais encombrées, parce que l'on n'y connaît d'autre usage que celui de la livraison à domicile. Enfin, ce qu'on néglige absolument, c'est de comparer les prix

anglais et les prix français. Le commerce français veut de la vitesse, mais il ne veut pas la payer. Pour ce que l'on appelle, en France, les frais accessoires dont le montant est fixé par le Ministre, le Parlement anglais autorise les Compagnies à percevoir « une raisonnable somme, » et la raisonnable somme est quatre ou cinq fois le prix payé en France pour les mêmes opérations.

Pour nous résumer, les principes essentiels en matière de délais sont les suivants :

1° Le délai total, c'est-à-dire l'ensemble des délais de chargement, de transport, de transmission, de livraison, est *strictement obligatoire*.

2° Quelles que soient les conventions, tacites ou expresses, qui ont pu intervenir, ou quelle que puisse être la pratique habituelle d'une gare, livraison de nuit pour les denrées destinées aux halles, etc., *la Compagnie n'est responsable que du délai réglementaire.*

3° Quand la livraison doit être faite à domicile, il faut ajouter aux délais réglementaires un autre délai pour le factage; celui-ci n'a pas été fixé par les arrêtés ministériels et il est abandonné à l'appréciation du juge, sauf pour la petite vitesse.

L'article 97 du Code de commerce décide que le voiturier est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors le cas de force majeure légalement constaté.

L'article 1781 du Code civil n'établit la présomption de faute contre le voiturier que dans le cas de perte ou d'avaries de marchandises; mais, en vertu de cet article 97 du Code de commerce, on doit considérer qu'au point de vue de la preuve, la situation du voiturier défendeur à une action en indemnité pour retard est la même que lorsqu'il défend à une action en indemnité pour perte et avarie. On a prouvé le fait même du retard; c'est au voiturier de se soustraire à la responsabilité qui en résulte pour lui, en prouvant que ce retard est dû à un cas de force majeure légalement constaté.

Nous pensons cependant qu'il n'y a pas lieu d'exagérer outre mesure la portée de ces derniers termes de l'article 97. As-

surément, la présomption de faute est contre le voiturier; mais, ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer, cette présomption de faute doit tomber devant la preuve contraire. La responsabilité suppose une faute de l'agent responsable; si celui-ci établit qu'il n'y a aucun reproche à lui faire, il ne pourra être condamné. Bientôt nous verrons une application de ces principes dans un arrêt dont nous aurons à faire ressortir l'importance au point de vue doctrinal.

Comme la disposition de l'article 105 s'applique à toute action en indemnité, aussi bien pour avarie que pour retard, le destinataire auquel le colis n'est présenté qu'après l'expiration des délais réglementaires, pour conserver son droit à une action, doit refuser d'accepter la livraison et de payer le prix de transport. Le voiturier ne pourrait forcer le destinataire d'accepter livraison qu'en admettant les réserves que celui-ci voudrait faire. En pratique, les Compagnies n'acceptent pas ces réserves, au moins habituellement; elles nous semblent cependant avantageuses pour les deux parties, car, si nous supposons qu'elles soient faites et acceptées en cas de retards, la livraison étant faite, la durée du retard est moindre et le préjudice moins considérable. D'un autre côté, si le destinataire ne se presse pas de prendre livraison, cela seul pourra, dans une certaine mesure, établir contre lui que le retard ne lui a pas causé un grave préjudice.

L'action en indemnité pour retard est une de celles qu'il est le plus utile d'intenter dans un délai très-bref. Cette rapidité est utile aussi bien au demandeur qu'au défendeur; mais le droit à l'indemnité subsiste tant que les conditions de l'article 105 ne sont pas remplies et que l'action n'est pas prescrite.

Nous ne pensons pas qu'il y ait lieu de s'inquiéter ici de l'article 106, qui parle de la vérification par experts en cas de contestation sur la réception du colis. Bien entendu, nous supposons que la marchandise est livrée en parfait état et qu'il n'est pas question d'avaries. Dans ce cas, nous ne voyons pas quel pourrait être le motif de l'intervention des experts. Le retard est constaté de la manière la plus simple: si le destina-

taire sait à l'avance quel jour la marchandise doit lui être livrée, il peut se présenter à la gare, muni du récépissé qui a été remis à son expéditeur et qui lui a été directement adressé par la poste ; il constate que les délais réglementaires sont expirés et que la marchandise n'est pas remise à sa disposition. La Compagnie ne pouvant la lui présenter, il y a retard, et le fait est constaté par un procès-verbal qui fera foi en justice. La durée de ce retard sera déterminée au moment où les colis seront mis à la disposition du destinataire, et elle est égale au temps qui sépare l'expiration du délai réglementaire de la présentation de fait.

On dit quelquefois que le retard est prouvé par le rapprochement du récépissé et du registre des arrivages ; cela n'est pas absolument exact. Sans doute, si le registre des arrivages n'indique pas que le colis soit arrivé, le retard est établi ; mais supposons un colis égaré pendant le délai de livraison : il est arrivé régulièrement en gare, et cependant, à l'expiration du délai total, la Compagnie ne peut le présenter ; il y a donc retard, et le registre des arrivages n'a pu servir à rien constater. Le plus souvent, les choses se passent autrement : c'est au moment même où la livraison est offerte au destinataire qu'il résulte de la comparaison entre la date du récépissé et la date du jour de livraison qu'en fait le retard existe.

Lorsqu'il est constaté ou reconnu par le voiturier qu'il y a retard, le destinataire a-t-il droit, par cela seul, à des dommages-intérêts ? On a soutenu l'affirmative.

Le Tribunal de commerce de Metz, dans un jugement du 1^{er} décembre 1869, a donné la formule de cette doctrine toute particulière en matière de dommages-intérêts. Les délais, dit-on en substance, sont fixés par des règlements, et la Compagnie ne peut supprimer un élément essentiel du contrat. Toute disposition réglementaire suppose une sanction, et, dans l'espèce, la sanction doit consister dans la condamnation à une indemnité. On éprouve souvent un préjudice qu'on ne peut pas prouver. « Autre chose, dit le jugement, est éprouver un préjudice ; autre chose est l'établir devant les Tribunaux. Combien de

préjudices échappent à l'appréciation! — Le retard n'est-il pas à lui seul un dommage? Le temps n'a-t-il pas sa valeur? Enfin, n'est-il pas vrai que le commerce ne sera pas protégé contre l'arbitraire des Compagnies, etc. ? »

Si l'on a quelque habitude des décisions de certains Tribunaux de commerce, on pouvait s'attendre, en lisant les premières lignes du jugement, à entendre parler de l'arbitraire des Compagnies de chemins de fer.

Sans vouloir apprécier ces considérations, et pour donner au jugement du Tribunal de Metz la précision juridique qui lui manque, il faudrait trouver dans nos Codes une disposition qui n'y existe pas et que l'on pourrait formuler ainsi : Le retard apporté à la livraison de la marchandise donne droit contre le voiturier à une indemnité, sans qu'il soit besoin de justifier d'un préjudice. Contre le voiturier on n'a pas à prouver la faute, si on n'a pas besoin non plus de prouver le préjudice. Que reste-t-il alors à formuler dans la demande ?

Le Tribunal de commerce de Nantes, dans un jugement du 13 juillet 1870, a admis la même doctrine que celui de Metz.

La Cour de cassation a fait bonne justice de ces théories, en matière de responsabilité et de dommages-intérêts.

Une indemnité n'est autre chose que *la réparation d'un préjudice causé*, et l'idée d'une pénalité quelconque est absolument étrangère à la notion des dommages-intérêts. La sanction d'une disposition réglementaire peut être une amende, mais elle ne peut jamais être une indemnité payable à un particulier.

On peut dire que la durée du transport est un élément essentiel du contrat, et, par conséquent, il est très-vrai que le voiturier qui dépasse le délai n'exécute pas exactement son contrat; mais ce qu'on ne saurait admettre, c'est que la simple inexécution, même totale, d'un contrat puisse donner un droit à des dommages-intérêts.

L'inexécution du contrat cause un préjudice, et l'action qui en résulte n'a qu'un seul objet : la réparation de ce préjudice.

L'ne condamnation à des dommages-intérêts suppose toujours une évaluation d'un dommage et la fixation d'une somme à payer : on peut dire un franc, on peut dire mille francs, peu importe ; mais les dommages-intérêts doivent représenter la perte subie, le gain dont on a été privé, et non pas une pénalité, une amende qu'un particulier n'a pas le droit de toucher. Or, si le demandeur n'a rien perdu et s'il n'y a pas eu manque d'acquiescer, les dommages-intérêts qui sont dus doivent représenter le préjudice, c'est-à-dire zéro.

« Le seul fait du retard ne présente pas les caractères d'une inexécution partielle du contrat, inexécution en présence de laquelle le prix du transport eût dû être réduit, sans nécessité d'un accord antérieur et par application des principes du droit commun. Il constitue une simple cause de dommages-intérêts, et aucune indemnité ne peut dès lors être réclamée que sous la condition rigoureuse de la justification d'un préjudice qui devra être constaté et apprécié conformément aux dispositions des articles 1147 et suivants du Code civil. » (Dalloz, en note sous un arrêt de la Cour de cassation du 8 août 1867).

La Cour suprême formulait ainsi le principe :

« Ni les lois générales relatives au contrat de transport, ni les dispositions particulières des lois relatives aux chemins de fer ne portent que le simple retard dans le transport devrait entraîner, indépendamment de tout préjudice souffert, soit la réduction du prix de transport, soit des dommages-intérêts contre la Compagnie. »

Lorsqu'un transport a été exécuté par plusieurs Compagnies, le délai total étant seul exigible, il pourra se faire que les lenteurs de l'une soient compensées par la diligence de l'autre, qui, par exemple, a pu accomplir en vingt-quatre heures un transport pour lequel elle aurait pu en exiger quarante-huit. Mais si, en fait, il y a eu retard, c'est la Compagnie qui l'a occasionné qui, en définitive, devra payer l'indemnité allouée au demandeur. Contre le voiturier de départ, le demandeur n'a besoin de prouver que le fait du retard et le préjudice éprouvé ; mais,

contre les voituriers subséquents, il faudra prouver que le retard leur est imputable.

En effet, le premier voiturier est responsable de l'exécution totale du transport pour lequel on a traité avec lui; les autres, au contraire, ne sont responsables que dans la mesure où ils ont été employés. Il faudra donc prouver, ce qui d'ailleurs sera facile avec les feuilles de transmission, que le second voiturier a reçu le colis à tel moment, pour un transport déterminé, et qu'il n'a livré le colis qu'après avoir dépassé le délai qui correspondait au parcours qu'il avait à faire, en sorte qu'il doit être considéré comme l'auteur du retard éprouvé sur le délai total.

Ces principes ont été admis par la Cour de cassation. (Arrêt du 9 juillet 1872.)

Les feuilles de transmission indiquent le moment précis où un colis est sorti des mains d'une Compagnie pour passer dans celles d'une autre, de sorte que les réserves qui sont indispensables en matière d'avaries deviennent inutiles quand il s'agit de retard. L'article 7 du règlement général que les Compagnies ont adopté pour transmission des marchandises et le règlement des réclamations (1) décident, en effet, que « la Compagnie qui reçoit d'une autre Compagnie une lettre de voiture ne laissant pas un délai suffisant pour le transport restant à accomplir, doit donner cours au transport sans prendre de réserves, le fait du retard imputable à la Compagnie cédante étant suffisamment établi par les écritures de la transmission. » Cette dispense de réserves, parce que la preuve du retard pourra être fournie facilement, a un caractère particulier. On doit considérer que ces réserves intérieures, bien que n'étant pas faites, sont tacitement imposées, en sorte que, même après le règlement du prix, la Compagnie cédante ne pourra, vis-à-vis de la Compagnie cessionnaire, se prévaloir de la disposition libératrice de l'article 105.

En résumé, la disposition de l'article 7 des *Règles à suivre*

(1) Dans le langage journalier des chemins de fer, ce document est connu sous le nom de *Règles à suivre*.

peut s'interpréter comme une sorte de contrat en vertu duquel les Compagnies qui ont à exécuter un transport commun se garantissent leur recours les unes contre les autres, sans qu'il soit nécessaire en cas de retard de faire expressément des réserves au passage d'un réseau sur l'autre.

Le droit à l'indemnité étant établi, les Tribunaux sont absolument libres de choisir le mode de réparation qui leur paraîtra le plus convenable. Aucune loi ne fixant le mode d'indemnité à laquelle les voituriers sont soumis en cas de retard, il y a lieu, selon nous, d'appliquer ici le principe de l'article 1142. L'obligation du voiturier est une obligation de faire; or, toute obligation de faire se résout en dommages-intérêts en cas d'inexécution de la part du débiteur. Nous allons revenir sur ce principe au sujet du laissé-pour-compte.

Pour l'évaluation des dommages-intérêts qui peuvent être dus, il y a lieu d'appliquer toutes les règles de droit commun que nous avons indiquées. La condamnation devra comprendre le *damnum emergens* et le *lucrum cessans*; mais il n'est dû que ce qui a été prévu ou pu être prévu lors de la formation du contrat, et lorsque le dommage éprouvé a été la suite immédiate et directe de l'inexécution de l'obligation (1149 et suivants).

Il y a tout un ensemble de questions de fait absolument soumises à l'appréciation des Tribunaux.

Nous savons qu'il arrive souvent que, pour prévenir les difficultés qui résulteraient de l'appréciation des dommages-intérêts qui pourraient être dus en cas d'inexécution d'une convention, les parties, au moment où le contrat est passé, fixent à l'avance et d'un commun accord le chiffre des dommages-intérêts; c'est ce qu'on appelle la stipulation d'une clause pénale. (1152.)

En matière de transport, c'était un usage presque constant de stipuler sur le prix convenu une réduction dont le montant était également convenu, et qui, en cas de retard à la livraison, était conservée par le destinataire.

Dans une lettre de voiture dont nous avons parlé au cours de ce travail, nous trouvons cette mention : « Ces marchandises (16 balles de coton) doivent être livrées devant la porte de votre

magasin dans le délai de vingt-deux jours. En cas de retard, vous retiendrez au voiturier le tiers du montant de la lettre de voiture. »

Remarquons qu'il est dit *en cas de retard*, et qu'on n'indique pas la durée de ce retard. Il eût été facile, puisque l'on était sur le terrain d'un contrat librement débattu, de préciser davantage et de dire, par exemple, en cas de vingt-quatre heures de retard. On ne le faisait pas parce que, surtout pour les transports qui exigeaient une certaine durée, tout le monde reconnaissait qu'il était nécessaire de conserver une certaine élasticité dans les conditions de l'application d'une clause pénale; personne ne songeait que l'indemnité pût être due après une ou deux heures de retard. Le moment où la réduction de prix devenait exigible était laissé à l'appréciation des Tribunaux, qui s'en rapportaient aux usages du commerce et aux circonstances qui avaient pu se produire. On ne calculait pas avec cette exactitude qu'on veut de nos jours exiger des Compagnies de chemins de fer; par contre, en cas de retard tout à fait extraordinaire, les Tribunaux n'hésitaient pas à allouer une indemnité supérieure à celle qu'avait établie la lettre de voiture.

Les Compagnies doivent délivrer aux expéditeurs une lettre de voiture ou un récépissé qui en tient lieu. D'après l'article 102 du Code de commerce, la lettre de voiture doit contenir indication de l'indemnité due en cas de retard. On en avait conclu que les Compagnies de chemins de fer pouvaient être forcées d'inscrire dans leur contrat cette clause d'indemnité du tiers du prix du transport en cas de retard, la retenue du tiers étant la plus en usage dans l'industrie du roulage.

Les Tribunaux de commerce avaient admis ce droit des expéditeurs, et plusieurs Cours d'appel sanctionnèrent ces exigences; mais, dans un arrêt du 27 janvier 1862, la Cour de cassation a rétabli les vrais principes.

Voici, en substance, les considérations admises par la Cour :

La lettre de voiture est un contrat commercial, et, comme pour tous les contrats, le consentement des parties est nécessaire à sa formation.

Les Compagnies de chemins de fer ne peuvent discuter ni le prix ni le délai au moment de passer le contrat ; mais ce prix et ce délai ne peuvent pas non plus être critiqués par l'autre partie. De sorte que c'est la loi qui dicte cette partie de la lettre de voiture. Il faudrait une loi pour imposer aux Compagnies, et à ceux qui traitent avec elles, une indemnité déterminée en cas de retard.

Le règlement de cette indemnité reste donc soumis au droit commun, c'est-à-dire, il doit être volontaire ou judiciaire. Les Compagnies ne voulant pas faire à l'avance cette réglementation au moyen d'une clause pénale, la lettre de voiture ne doit rien contenir ; il faut réserver aux parties, au moment où le colis est arrivé à destination, le soin d'apprécier si une indemnité est due en cas de retard.

Cette mention de la pénalité sur la lettre de voiture n'avait pour objet que de constater une convention particulière que les parties avaient jointe au contrat de transport proprement dit.

Les Compagnies de chemins de fer ont consenti quelquefois à l'insertion d'une clause pénale dans certains tarifs spéciaux, et prévu tantôt une retenue fixe, tantôt une retenue graduée. Mais, comme la stipulation d'une retenue en cas de retard n'a jamais empêché les destinataires, se prétendant victimes d'un retard extraordinaire, de demander en justice une indemnité plus élevée que celle qui avait été stipulée, l'absence de cette clause est loin de produire dans la pratique tous les effets qu'on pourrait redouter. Si cette clause avait la vertu de faire cesser les procès, les Compagnies consentiraient plus volontiers à l'introduire dans les tarifs et à s'éviter ainsi les frais d'une instance en justice.

Question de la force majeure et de la faute imputable au voiturier.

Si on interroge les Compagnies sur la cause des retards qui se produisent souvent dans le transport des marchandises, elles répondent que ces retards sont dus à des causes diverses : il y

a eu erreur dans la rédaction des pièces qui doivent accompagner la marchandise ; le wagon qui la contenait a suivi une fausse direction, etc., etc. Mais à côté de ces causes d'erreur qui ont toujours existé et qui existeront toujours dans l'industrie des transports, les Compagnies françaises signalent, comme la plus grande cause de retard dans la livraison des marchandises, l'encombrement des gares. Les destinataires n'enlèvent pas les marchandises, qui restent sur les quais ou même dans les wagons ; ces derniers, inutilisés dans les gares d'arrivée, font défaut dans celles de départ et tout le monde se plaint.

En droit, le voiturier qui a accepté un transport ne peut se décharger de la responsabilité pour retard en prouvant qu'il a manqué des instruments nécessaires au transport ; c'est à lui qu'il incombe de se procurer le matériel suffisant ; s'il ne peut le faire, il n'a qu'à ne pas accepter le transport.

Dans ces termes et ainsi posée, cette solution, qui est conforme à notre droit, est absolument irréprochable. En est-il de même quand le voiturier est une Compagnie de chemins de fer ?

Ce qu'on doit demander à ce voiturier, c'est d'avoir un matériel largement suffisant pour subvenir aux besoins probables et ordinaires du commerce ; mais nous ne pensons pas qu'il soit possible de dire que, quelle que soit la quantité de marchandises présentée dans une période déterminée, cette période, ne durât-elle qu'une semaine par an, la Compagnie doit avoir le matériel nécessaire pour faire face à ce transport exceptionnel, dût une partie de ce matériel rester onze mois de l'année immobilisé sur les voies.

L'État qui, pour beaucoup de lignes nouvelles, a accordé une garantie d'intérêt, serait en droit de reprocher à une Compagnie des dépenses énormes faites pour la construction d'un matériel presque toujours inutilisé.

Il est évidemment difficile de fixer une règle ; mais nous dirons :

Si, en temps ordinaire, si pendant plusieurs mois de suite, et *a fortiori* pendant plusieurs années de suite, le matériel roulant d'une Compagnie a répondu aux besoins de toute une région

de notre pays; s'il survient un mouvement absolument inusité et extraordinaire de marchandises; si, en cherchant à faire face à des besoins qui surgissent pour ainsi dire partout à la fois, une Compagnie arrive à manquer momentanément de wagons pour quelques transports, et si des retards se produisent, on nous demande : La Compagnie est-elle responsable? Nous répondrons : Non, parce que, d'une part, elle n'a pu refuser les transports qui lui sont offerts, bien qu'elle sache qu'ils seront momentanément différés, et, d'autre part, parce qu'elle n'est pas en faute. Or, il est de principe absolu que *pour qu'il y ait responsabilité, il faut qu'il y ait eu faute*, et, dans une espèce de ce genre, nous demandons où est la faute?

La Cour de Montpellier, dans un arrêt du 14 juin 1873, a fait une application de ces principes, sur laquelle nous devons attirer l'attention.

Un négociant en vins s'était présenté à la gare de Montpellier, et ses charrettes, chargées de vins, avaient dû rester cinq jours dans la cour avant de pouvoir entrer dans la gare, qui était absolument encombrée.

En première instance, le négociant gagna son procès en indemnité; mais le jugement fut réformé.

« Les Compagnies de chemins de fer, a dit la Cour de Montpellier, investies d'un privilège, doivent sans doute se mettre en mesure de satisfaire à tous les besoins du commerce et de l'industrie, et à l'accroissement régulier de ces besoins doit correspondre, pour elles, une augmentation de personnel et de matériel, ainsi qu'un agrandissement des gares. Mais la Compagnie de la Méditerranée soutient avoir fait tout ce qu'elle a pu pour satisfaire à cette obligation. Elle justifie, en effet, non seulement avoir reconstitué son ancien matériel détruit ou détérioré pendant la guerre, mais l'avoir considérablement accru pendant ces deux dernières années... De plus, un nombre important de machines et de wagons se trouvent en ce moment en construction... C'est au milieu de ces améliorations, ou plutôt de cette transformation devenue nécessaire, que s'est produit le mouvement exceptionnel de marchandises des der-

niers mois de 1872. Ce mouvement a dépassé toutes les prévisions... Dans ces circonstances, elle a fait tout ce qu'elle devait faire, et on ne saurait lui imputer ni mauvais vouloir, ni faute ou négligence qui soient de nature à engager sa responsabilité. »

Nous avons tenu à citer cet important arrêt pour le mettre en opposition avec un jugement très-antérieur du Tribunal de commerce de la Seine, du 2 mars 1863, où nous voyons décider au contraire « que l'accroissement du trafic des marchandises, occasionné par l'interruption momentanée de la navigation, par la quantité exceptionnelle des arrivages de grains de l'étranger, et par la nécessité d'obéir aux réquisitions du Ministre des Travaux publics, qui enjoignaient à la Compagnie de faire d'urgence et par priorité le transport des grains qui encombraient un port de mer, ne restreint en aucune façon les obligations des Compagnies envers le public (1). »

On pourrait se demander si cette maxime de bon sens « à l'impossible nul n'est tenu » s'applique oui ou non aux Compagnies de chemins de fer. Est-il possible de trouver un concours de circonstances plus défavorable ? Les voies navigables sont interrompues ; le Ministre des Travaux publics prescrit à la Compagnie d'employer tous les moyens dont elle dispose à dégager un port de mer, et on dit : Rien de tout cela ne doit être pris en considération ; les Compagnies doivent avoir des wagons pour remplacer les bateaux, pour faire ce que le Gouvernement leur demande et pour assurer, sans exception, tous les besoins du public.

Nous n'insisterons pas ; mais nous voulons rechercher laquelle de ces deux doctrines, celle de la Cour de Montpellier ou celle du Tribunal de commerce de la Seine, est conforme à notre droit.

On donne, d'après Balde (sur la Loi 6, au Code : *De pignoratitia actione*), cette définition du cas de force majeure et du cas fortuit :

(1) M. Sarrut, en note sous le n° 374.

« *Accidens quod per custodiam, curam, vel diligentiam mentis humanæ non potest vitari ab eo qui patitur.* »

Lorsque, pour assurer l'exécution de son obligation, le débiteur a apporté tous les soins, toute la vigilance dont la prudence humaine peut s'entourer, si, en dépit de ses efforts, il ne remplit pas son obligation, surtout lorsqu'il ne l'a pas volontairement contractée, il ne saurait en être rendu responsable, et on doit admettre que cette inexécution est la conséquence d'un cas de force majeure ou d'un cas fortuit. Lors donc qu'on aura prouvé cette vigilance et ce soin, on aura par là même fait la preuve du cas de force majeure. Ainsi comprise, la disposition de l'article 1784, qui met à la charge du voiturier la preuve du cas fortuit ou de la force majeure, se trouve parfaitement d'accord avec la notion exacte de la responsabilité. Celle-ci implique nécessairement une faute de la part de l'agent responsable. Si le voiturier prouve qu'il n'est pas en faute, la responsabilité ne peut plus l'atteindre, et la doctrine du Tribunal de commerce de la Seine, admise par la Cour de Paris, ne va à rien moins qu'à supprimer contre le voiturier une des conditions essentielles pour qu'il y ait responsabilité.

Dire qu'en prouvant l'absence de faute on ne prouve pas par là même le cas fortuit, c'est ne pas tenir compte de la notion exacte et juridique de la responsabilité. La décision de la Cour de Montpellier nous semble donc absolument irréprochable en droit, et nous ne pouvons qu'espérer voir nos cours et tribunaux adopter cette sage doctrine.

Nous avons souvent entendu dire que la faute n'est pas une condition nécessaire pour qu'il y ait responsabilité, et à l'appui de cette manière de voir on cite l'exemple de l'aubergiste qui est responsable vis-à-vis des voyageurs des objets qu'ils emportent avec eux. (1952 Code civil.)

(1953) « Les aubergistes sont responsables du vol ou du dommage des effets du voyageur, soit que le vol ait été fait ou que le dommage ait été causé par les domestiques et préposés de l'hôtellerie, ou par des étrangers allant et venant dans l'hôtellerie. »

On pourrait d'abord remarquer que cette disposition de l'article 1953 est absolument exceptionnelle et que, par conséquent, il n'y a lieu d'en faire l'application que dans le cas spécial qu'il régit. L'assimilation qu'on voudrait faire entre le voiturier et l'aubergiste ne s'impose pas nécessairement; les dispositions exceptionnelles ne sauraient, en droit, s'étendre sans autre motif que l'analogie. Mais la disposition de l'article 1954 elle-même nous montre que vis-à-vis de l'aubergiste la notion de la faute est impliquée dans la théorie de sa responsabilité.

(1954) Les aubergistes... « ne sont pas responsables des vols faits avec force armée ou autre force majeure. »

Que l'aubergiste soit responsable d'un vol commis par ses employés, cela est absolument conforme aux principes. Il est en faute d'avoir eu un voleur à son service, et s'il est prouvé que, par sa conduite jusqu'alors irréprochable, le coupable ne pouvait être soupçonné, l'aubergiste est encore répréhensible de ne pas l'avoir surveillé. Il est responsable des vols commis par des étrangers, parce qu'il est en faute, ou d'avoir laissé de mauvaises serrures aux portes de ses chambres, ou d'avoir abandonné sans surveillance les couloirs de sa maison. L'aubergiste prouve qu'il a mis un surveillant et que, pour accomplir le vol, le malfaiteur a dû faire violence à ce surveillant, peut-être même le tuer; l'aubergiste alors n'est plus en faute, et aussi l'article 1954 décide-t-il, avec pleine raison, qu'il n'est plus responsable.

Nous ne pouvons trouver dans notre Code aucune responsabilité qui n'implique une faute.

QUATRIÈME SECTION.

Du *Laisé-pour-compte*.

Lorsqu'une marchandise est avariée, ou lorsque la livraison n'est offerte qu'après un retard, le voiturier peut-il obliger le destinataire de ces objets à les recevoir en offrant de payer la dépréciation qu'ils ont subie ou l'indemnité due pour cause de retard ? Ou bien, au contraire, le voiturier peut-il être contraint de conserver ces objets et d'en payer la valeur aux ayants-droit ?

Cette dernière solution repose sur la théorie du *laisé-pour-compte*, dont nous allons chercher à poser les principes.

Il est facile de comprendre que ce mode de règlement des indemnités dues en matière de transport soit favorablement accepté par le commerce, car un commerçant cherche avant tout à vendre sa marchandise, et il trouve ainsi dans le voiturier un acheteur forcé, auquel il fait payer le plus cher possible.

La question du *laisé-pour-compte* n'est pas nouvelle, et Merlin cite un arrêt du Parlement de Paris, en date du 28 septembre 1779, qui a condamné le voiturier à prendre pour son compte des draps détériorés et à en payer toute la valeur au destinataire.

L'article 369 du Code de commerce permet à l'assuré d'opérer le délaissement des objets assurés « si la détérioration ou la perte va au moins à trois quarts. »

Cette disposition exceptionnelle est faite pour une matière spéciale, et, nous l'avons déjà dit en parlant de la responsabilité des aubergistes, elle ne peut être étendue contre le voiturier. On ne doit la citer qu'à titre de renseignement.

Nous pensons que, sur cette matière, il y a lieu de faire une distinction selon le cas d'avarie ou celui de retard. Dans ce dernier cas, le *laisé-pour-compte* ne nous paraît pas pouvoir

être ordonné. Au contraire, en cas d'avarie, on peut prononcer cette mesure ; cependant il faut faire une seconde distinction.

Examinons d'abord le cas de retard.

Dans un arrêt du 3 août 1835, la Cour de cassation a décidé que rien ne s'opposait à ce que les juges, en cas de retard dans la remise à destination de marchandises, condamassent le voiturier à en payer la valeur.

« Attendu, en droit, que la loi, en gardant le silence sur le mode d'indemnité à laquelle elle soumet les commissionnaires de roulage, voituriers et entrepreneurs de messageries, pour le cas où les marchandises sont arrivées tardivement à leur destination, a laissé aux tribunaux à déterminer cette indemnité d'après les faits et circonstances. »

La Cour de cassation, dans un autre arrêt du 28 avril 1862, a encore décidé « qu'aucune loi ne disposant que les dommages-intérêts doivent consister en réparations pécuniaires, les juges peuvent, en cas d'inexécution d'un contrat par l'une des parties, ordonner que les choses formant l'objet de la convention resteront au compte de cette partie comme réparation du dommage causé. »

Un marchand s'est chargé de confectionner un objet quelconque livrable à une époque fixe ; si cette livraison n'est pas faite en temps utile, on comprend très-bien que l'acheteur puisse ne pas être forcé d'accepter un objet dont il n'a plus besoin. Mais, en matière de transports, en est-il de même ?

D'une part, le voiturier s'est engagé à transporter un objet dans un temps donné ; d'autre part, l'expéditeur représenté, si l'on veut, par le destinataire s'est engagé à payer le prix du transport. A l'arrivée, le colis est présenté en parfait état, mais après quelques jours de retard ; le voiturier a donc exécuté en partie au moins son obligation, mais il ne l'a pas exécutée tout entière, puisqu'il a dépassé le temps convenu. Le destinataire, de son côté, a aussi le droit de ne pas exécuter toute son obligation, c'est-à-dire d'obtenir une réduction sur le prix du transport.

Assurément la loi ne dit pas que les dommages-intérêts doi-

vent être évalués en argent; mais n'est-il pas excessif de permettre à un tribunal, au sujet d'une contestation entre voiturier et destinataire, d'effacer le contrat qui est intervenu entre eux, et de substituer les rapports d'acheteur à vendeur aux rapports de voiturier et d'expéditeur ?

On ne peut comprendre que difficilement comment un tribunal puisse donner comme indemnité, pour inexécution partielle d'une obligation, le droit de vendeur contre quelqu'un qui ne veut pas acheter et qui n'a pu prévoir, au moment du contrat, qu'il pourrait devenir propriétaire d'objets dont il n'a pas à savoir quel est le véritable maître.

Il n'en est pas de même en cas d'avaries, du moins lorsque l'objet a été détérioré dans ses qualités essentielles; on peut, dans ce cas, représenter qu'il y a assimilation avec le cas de perte.

En effet, le voiturier s'est engagé à présenter à destination l'objet qu'on lui a remis; il effectue le transport, mais il ne présente plus qu'un objet devenu impropre à l'usage pour lequel il a été préparé. On peut dire alors qu'il y a eu inexécution du contrat, et inexécution totale par le voiturier de son obligation; l'objet qu'il veut remettre au destinataire n'est réellement plus celui qui lui a été confié; il doit, par conséquent, en payer la valeur.

Dans quel cas doit-on décider que l'avarie est suffisante pour raisonner comme nous venons de le faire? C'est là une question de fait qui reste soumise à l'appréciation du tribunal et dont la solution correspond à la distinction qui nous a paru nécessaire en cas d'avarie.

On pourrait admettre comme principe général que lorsqu'une marchandise n'a plus ce qu'on appelle la qualité marchande, elle peut être laissée pour compte à la Compagnie de transport. Si, au contraire, les conséquences de l'avarie peuvent être facilement effacées (un manquant à compléter dans un fût, une assiette à remplacer dans un service, etc., etc.), le laissé-pour-compte ne devrait pas être admis.

La jurisprudence semble d'ailleurs faire application de ces principes. Cependant, il n'en a pas été toujours ainsi.

Nous trouvons un jugement du Tribunal de commerce du Havre, du 23 novembre 1861, où il est dit que « eu égard aux circonstances, le seul mode de réparation possible et convenable du préjudice occasionné par un retard apporté dans la livraison d'un colis, est l'abandon [du colis] par le destinataire à la Compagnie de transport, contre le remboursement de la valeur dudit colis, avec les frais et les intérêts et le paiement d'une indemnité qui compense, dans une certaine mesure, le profit que ce destinataire pouvait légitimement espérer. »

Nous avons déjà dit que la Cour de cassation n'admet pas qu'un jugement de cette nature contienne violation de la loi.

CHAPITRE IV.

RESTRICTIONS A LA RESPONSABILITÉ.

Nous avons vu successivement les différents cas dans lesquels la responsabilité d'une Compagnie de chemins de fer pouvait être engagée relativement au transport des voyageurs ou des marchandises. Avant de nous occuper de l'exercice même de l'action en responsabilité, il nous reste à examiner diverses circonstances qui modifient et vont même jusqu'à supprimer cette responsabilité.

Cas fortuit et Force majeure.

Une Compagnie, comme tout voiturier, comme tout débiteur, est libérée lorsqu'elle prouve que l'inexécution de son obligation provient d'un cas fortuit ou d'un cas de force majeure. Nous avons souvent eu occasion d'insister sur ce principe essentiel.

On ne peut déterminer à l'avance quels peuvent être les cas fortuits, les cas de force majeure, et ce sont là de pures questions de fait. En général, on n'admet que très-difficilement la libération du débiteur par cas fortuit ou force majeure.

On peut citer l'incendie comme un cas fortuit; cependant il y a encore lieu de faire des distinctions. Un commerçant a fait voyager des matières explosibles ou inflammables, une caisse de dynamite, par exemple, en déclarant à la Compagnie faire une expédition de chiffons, linges et vêtements; le fait a eu lieu. Si le colis avait fait explosion, c'est l'expéditeur qui aurait dû être rendu responsable et la Compagnie mise hors de cause.

Si, au contraire, la Compagnie, ayant été prévenue de la nature dangereuse de l'objet qui lui a été confié, n'a pas rempli les mesures de précaution exigées pour les transports de matières semblables, elle devra être déclarée responsable.

On doit admettre que l'état de guerre en général ne constitue pas par lui-même le cas de force majeure; il faut que cette dernière résulte d'un fait de guerre particulier. Nous citerons un exemple pour mieux faire saisir notre pensée.

Pendant la dernière guerre, sur le réseau du Midi, le public a conservé le droit de se servir du chemin de fer; au Nord et à l'Est, au contraire, l'occupation de la ligne par les armées ennemis a dispensé de leurs obligations vis-à-vis du public les Compagnies occupées, alors même qu'il était établi que la puissance ennemie avait offert aux Compagnies, considérées comme entreprises privées, la faculté de continuer leur exploitation, en leur assurant même la protection nécessaire.

Pendant la guerre de 1870-71, le réseau de la Compagnie de l'Est fut à peu près en entier occupé par l'ennemi, qui se mit à exploiter pour son compte. On proposa à la Compagnie de reprendre son exploitation. Entreprise privée, société de commerce, peu lui importait, lui disait-on, quelles étaient les troupes ou les marchandises à transporter. L'essentiel était le paiement du prix, et on offrait toutes les garanties à ce sujet. La Compagnie, nous n'avons pas besoin de le dire, n'accepta pas cette proposition.

En fait, l'exploitation était abandonnée. La Compagnie pouvait, nous le pensons, refuser, sans engager sa responsabilité, d'exploiter une ligne au pouvoir de l'ennemi, bien qu'avec le concours et l'assentiment de celui-ci cette exploitation n'eût pas

été effectivement impossible. Nous ne croyons pas que cette question eût été présentée devant nos Tribunaux.

Nous avons indiqué déjà à quels principes il fallait recourir pour savoir si le manque de matériel, ou le vice caché de ce matériel, pouvait ou ne pouvait pas être considéré comme un cas de force majeure. Il faut, selon nous, que ce manque de matériel ou cet accident ait été amené par la faute ou la négligence de la Compagnie, et on ne peut soutenir qu'elle soit en faute par cela seul qu'à un moment donné elle n'a pas eu le matériel suffisant pour exécuter tous les transports qui lui sont offerts à la fois et dont elle est obligée de se charger.

Après ce que nous avons dit du cas fortuit et de la force majeure, au sujet de la responsabilité en cas de perte et de retard, il ne nous reste à examiner qu'un petit nombre de cas.

Lorsqu'une Compagnie, ne pouvant remettre un objet qui lui a été confié, prouve que cet objet a été volé par une personne étrangère à son service, elle n'est pas dégagée par là même de toute responsabilité ; car, si elle pouvait prévenir ce vol par une attention plus grande, elle est coupable de négligence et par conséquent responsable. Mais, est-ce au demandeur à faire la preuve de cette négligence ? Non, car le voiturier responsable de la garde des objets qui lui sont confiés doit faire lui-même la preuve des circonstances qui débloquent sa responsabilité. S'il est, au contraire, prouvé par la Compagnie que l'on a apporté à la garde des marchandises volées les soins qu'on est en droit d'attendre d'une personne attentive, que toutes les précautions d'usage ont été prises, que le vol a été commis par des personnes étrangères à la Compagnie et dans des conditions impossibles à prévoir, comme cela a eu lieu récemment en Angleterre pour des caisses contenant des bijoux et qui, sous les yeux de leur propriétaire, ont été remplacées par des caisses vides, la responsabilité de la Compagnie ne doit pas être admise.

Une question qui se présente quelquefois, et dont il y a eu de nombreux exemples pendant la guerre de 1870, est celle de savoir si, une ligne de chemin de fer étant fermée par un cas de force majeure, la Compagnie qui, pour exécuter un transport

dont elle était chargée, a fait faire aux marchandises un détour, a droit de réclamer le supplément de taxe occasionné par le prolongement du parcours.

Selon nous, il y a lieu d'appliquer ici les principes de droit sur la gestion d'affaires (art. 1375) : « Le maître dont l'affaire a été bien administrée doit remplir les engagements que le gérant a contractés en son nom, l'indemniser de tous les engagements personnels qu'il a pris, et lui rembourser toutes les dépenses utiles ou nécessaires qu'il a faites. »

En général, la jurisprudence a reconnu aux Compagnies le droit au supplément de prix résultant d'une augmentation de parcours faite dans l'intérêt de l'expéditeur et nécessitée par les circonstances.

L'expéditeur a chargé le voiturier de l'exécution d'un transport ; il a choisi le tarif et le parcours qui lui offraient les conditions les plus avantageuses. Par suite d'un cas de force majeure, le parcours indiqué ne peut être suivi ; il est donc de toute évidence que le contrat ne peut être exécuté tel qu'il a été passé. Mais l'objet principal, le but que l'expéditeur se proposait, était de faire parvenir à destination l'objet expédié. Le voiturier trouve moyen d'exécuter ce transport en faisant un détour ; il a donc utilement géré les affaires de l'expéditeur, et le supplément de taxe correspondant à un supplément de parcours sur les rails de la Compagnie expéditrice, ou qui peut être dû à la Compagnie voisine dont on a emprunté la ligne, doit être payé par l'expéditeur, à moins que celui-ci ne prouve qu'en agissant ainsi le voiturier, qui n'avait pas d'ordre, ne lui a rendu aucun service.

Il est évident que, dans son propre intérêt, la Compagnie doit, si cela est possible, avertir l'expéditeur qu'on ne peut exécuter le contrat convenu, et lui demander s'il y a lieu de prendre la voie détournée ; mais cet avis n'est pas toujours possible, et, pour empêcher les marchandises de tomber dans les mains de l'ennemi, les Compagnies n'ont pas dû hésiter, dans la dernière guerre, à changer les itinéraires.

**Emballage défectueux. — Vices propres
de la chose transportée.**

Lorsqu'un expéditeur apporte à une Compagnie un colis dont l'emballage paraît défectueux ou des marchandises qui semblent détériorées, elle a le droit d'exiger une déclaration constatant ce mauvais état des objets à expédier. Dans ce cas, on doit indiquer avec précision quelle est l'avarie reconnue, car la Compagnie demeure responsable des avaries qui proviendraient de son fait. Mais, alors même qu'aucune constatation n'aurait été faite au départ, aucune décharge de garantie donnée par l'expéditeur, si la Compagnie peut établir, par exemple, un moyen de constatation par experts que la perte ou la détérioration de la marchandise a été le résultat d'un vice propre de la chose, elle doit être déchargée de toute responsabilité.

On expédie souvent en vrac, c'est-à-dire à même le wagon et sans aucun emballage, des fruits communs, pommes et poires à la pelle, en langage de chemins de fer, et même du gros gibier. Si, le transport ayant été effectué dans le délai réglementaire, la marchandise arrive à destination dépréciée ou même perdue par la fermentation, le destinataire ne peut réclamer, contre la Compagnie qui n'est pas en faute, la réparation d'un préjudice qui a eu pour cause à la fois la nature de la marchandise et le conditionnement défectueux adopté par l'expéditeur.

Restrictions stipulées au contrat de transport.

Question de la non-garantie.

A côté de ces restrictions à la responsabilité, qui résultent de la force majeure ou des vices propres de la chose expédiée, la responsabilité du voiturier, quand ce voiturier est une Compagnie de chemins de fer, peut-elle être supprimée ou diminuée par une disposition contractuelle des parties ?

Une stipulation qui aurait pour but de décharger absolument le transporteur de toute responsabilité ne pourrait valoir, en ce sens que le débiteur n'aurait pas à répondre de ses propres fautes; mais s'il s'agit au contraire des conséquences des fautes d'autrui, une pareille stipulation est parfaitement valable.

La clause de non-responsabilité, même quant aux faits personnels du débiteur, ne laisse pas que de produire un certain effet lorsque le débiteur est un voiturier, ainsi que nous allons l'expliquer tout à l'heure.

Cette clause d'irresponsabilité résulte, pour les Compagnies de chemins de fer, ou d'une décharge de garantie acceptée par l'expéditeur au moment de la formation du contrat, ou d'une stipulation inscrite dans un tarif déterminé.

Dans l'un et l'autre cas, cette irresponsabilité résulte du contrat, car l'expéditeur, en signant la décharge de garantie, reconnaît pour légitime la prétention d'une Compagnie qui ne veut pas se charger, avec responsabilité, du transport de marchandises avariées ou conditionnées d'une manière défectueuse. Il en est de même lorsqu'il s'agit de la stipulation de non-garantie inscrite aux tarifs. L'économie de ces tarifs est facile à comprendre: Une Compagnie de chemins de fer consent à effectuer à meilleur marché un transport déterminé, si on veut bien consentir à la décharger d'une partie de sa responsabilité; il n'y a là qu'une nouvelle application de ce principe élémentaire que la responsabilité doit se payer. L'expéditeur a le choix: ou payer cher, et alors avoir contre la Compagnie une pleine action en responsabilité, ou payer bon marché, et alors mettre à son propre compte les risques du transport. Lorsqu'il adopte ce tarif réduit, l'expéditeur consent par là même la clause d'irresponsabilité qui dérive par conséquent encore du contrat intervenu entre l'expéditeur et le voiturier.

Quelques auteurs veulent distinguer quant aux effets de la clause, selon qu'elle résulte de la décharge consentie par l'expéditeur ou du tarif adopté. Le système est celui-ci:

Le voiturier est présumé recevoir les colis en bon état. S'il les représente avariés, il doit pour sa défense faire la preuve que le

dommage n'est pas de son fait. Si, au contraire, il résulte de l'aveu de l'expéditeur que les marchandises confiées au voiturier étaient en mauvais état, c'est au destinataire de prouver que les avaries constatées à l'arrivée sont différentes de celles qui existaient au départ et proviennent de la faute du voiturier qui en est responsable. Dans le premier cas, la présomption de l'article 1784 du Code civil s'applique ; dans le second, elle ne s'applique pas.

La clause de non-responsabilité résulte-t-elle du tarif ? La présomption que les marchandises ont été remises en bon état subsiste ; par conséquent le voiturier qui les représente en mauvais état doit prouver que cette avarie ne lui est pas reprochable.

La clause de non-responsabilité, qui stipule d'une manière générale que la Compagnie ne répond pas des avaries, est une clause nulle, et la situation des parties n'est pas modifiée ; donc, dans le deuxième cas, la présomption de l'article 1784 subsiste entière contre le voiturier.

Dans le même ordre d'idées et pour confirmer ce système, on ajoute que l'intention des parties est évidemment que la Compagnie ne sera point responsable, ou tout ou moins que la responsabilité sera restreinte ; mais les parties n'ont pas eu en vue la question de la preuve, et celle-ci reste soumise au droit commun.

Il résulte d'un arrêt récent de la Cour de cassation « qu'une Compagnie de chemins de fer ne peut, en dehors d'une faute prouvée à sa charge, être déclarée responsable du manquant constaté dans une expédition qui a voyagé aux conditions d'un tarif spécial, dont une clause porte que la Compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route. » (*Gazette des Tribunaux*, 11 juillet 1879. — Cassation, *Bulletin* du 9 juillet.)

Dans un autre arrêt, en date du 4 février 1874, la Cour avait décidé que si la clause de non-responsabilité inscrite dans un tarif « n'a pas pour effet d'affranchir la Compagnie de toute responsabilité pour les fautes commises par elle ou par ses agents, elle a pour résultat, contrairement aux règles ordinaires, d'en mettre la preuve à la charge de l'expéditeur. »

On voit donc que, selon la jurisprudence de la Cour de cassation, la clause de la non-responsabilité résultant d'un tarif spécial a pour effet de décharger le voiturier de la présomption de l'article 1784.

C'est à ce second système que nous croyons devoir nous ranger. En effet, la distinction que l'on propose ne nous semble pas rationnelle, car, dans l'un et l'autre cas, il s'agit d'une stipulation de non-garantie faite par le voiturier et librement acceptée par l'expéditeur.

La situation est la même dans les deux cas. Dans le premier, l'expéditeur reconnaît le mauvais conditionnement de son colis; il donne décharge de la responsabilité, c'est-à-dire que, jusqu'à preuve d'une faute, la Compagnie ne pourra être inquiétée au sujet du mauvais état de la marchandise, constaté à l'arrivée de celle-ci. Dans le second cas, l'expéditeur demande à la Compagnie de chemins de fer une réduction sur le prix du transport, c'est-à-dire qu'en échange de cet avantage, il consent à se mettre dans une situation moins favorable que s'il payait le tarif ordinaire. La Compagnie ne peut stipuler qu'elle ne répondra pas de sa faute; mais elle stipule qu'elle ne sera pas responsable des conséquences du choix fait par l'expéditeur. Pour interpréter ce contrat, *potius ut valeat quam ut percat*, ne faut-il pas traduire ainsi : Quelle que soit l'avarie constatée, le voiturier ne pourra être inquiété que s'il est prouvé que c'est par sa faute que l'avarie s'est produite ?

La doctrine que nous combattons a pour résultat de ne tenir aucun compte de la clause de non-garantie insérée dans un tarif spécial, en sorte que la Compagnie aurait consenti une réduction de prix sans rien obtenir en échange, et que celui qui paye le plein tarif n'est pas dans une situation plus avantageuse que celui qui paye le tarif spécial. Or, rien n'est plus contraire et à l'intention des parties contractantes et aux dispositions des tarifs; ajoutons : à l'équité.

Ces principes ont été d'ailleurs nettement établis par un arrêt de la Cour de Rennes, du 28 mai 1873 :

• Lorsque la Compagnie a stipulé qu'elle ne répondait pas de

l'avarie, si quelque accident vient à se produire, sa responsabilité n'est pas engagée, à moins qu'une faute ne soit établie contre elle par le propriétaire de la marchandise. »

On fait ce reproche à notre doctrine qui est aussi, nous en sommes heureux, celle de la jurisprudence : En supprimant la présomption de l'article 1784, l'expéditeur se trouve dans l'impossibilité d'obtenir la réparation qui lui est due d'un préjudice souffert, parce qu'il ne peut jamais ou presque jamais prouver la faute du transporteur, de sorte qu'on arrive ainsi à la clause de non-garantie, avec un effet absolu.

Nous pouvons répondre que cette preuve, bien que difficile, n'est pas absolument impossible. Si on établit, par exemple, qu'il y a eu déraillement du train emportant la marchandise, que la caisse expédiée a roulé en bas d'un wagon ou du camion qui l'apportait à domicile, etc., etc., la responsabilité de la Compagnie pourra être établie. Dans tous les cas, l'expéditeur n'a pas droit de se plaindre de la situation défavorable dans laquelle il s'est placé volontairement. On ne peut effectuer sans un certain risque le transport d'une marchandise quelconque. Au lieu de laisser ce risque à la charge du voiturier, l'expéditeur a mieux aimé payer moins cher et avoir moins de garantie ; le contrat se termine contre lui d'une façon défavorable ; s'il avait payé le plein tarif, il n'aurait pas eu à souffrir.

Au sujet de cette stipulation de non-garantie, la Cour de Nancy, dans un arrêt du 5 janvier 1860, posait en principe : « Qu'une pareille stipulation doit être surtout interdite aux Compagnies de chemins de fer, qui, ayant le monopole du transport des marchandises, doivent l'effectuer suivant les principes du droit commun, en dehors desquels le commerce pourrait être livré aux caprices et à l'arbitraire des Compagnies. »

Dans bien des circonstances, les Compagnies de chemins de fer demanderaient à jouir du droit commun ; mais, quoi qu'il en soit, cette préoccupation de la Cour de Nancy nous semble étrangère aux attributions du pouvoir judiciaire.

Lorsqu'un tarif spécial contenant une clause de non-garantie

a été homologué par le Ministre des travaux publics, il n'appartient pas à l'autorité judiciaire de discuter l'utilité ou les inconvénients de cette clause. L'expéditeur a voulu se servir d'un tarif que la Compagnie avait le droit de lui offrir, les Tribunaux et les Cours d'appel n'ont qu'à préciser les effets qui résultent pour les parties du contrat qu'elles ont librement consenti l'une vis-à-vis de l'autre.

Irresponsabilité de l'État dans les transports postaux.

On considère comme immorale, contraire à l'équité et au droit, une clause qui aurait pour effet de supprimer la responsabilité d'une personne, même à l'encontre de ses propres fautes.

L'État, lorsqu'il administre, n'a pas les mêmes scrupules, et le législateur a admis les prétentions qu'il a formulées à ce sujet.

L'article 7 de la loi du 4 juin 1859, § 2, porte que « la perte des lettres chargées continuera à n'entraîner pour l'Administration des postes que l'obligation de payer une indemnité de 50 francs, conformément à l'article 14 de la loi du 5 nivôse an V. »

Lorsqu'il s'agit d'une somme d'argent expédiée par lettre, l'Administration ne se charge, sous sa responsabilité, que du transport d'une somme maximum de 2,000 fr. (Articles 1 et 3 de la même loi.)

Si un particulier expédie une somme supérieure à ce chiffre, il est obligé, pour se garantir des chances de perte, de traiter avec une Compagnie d'assurances étrangère à l'Administration des postes.

Enfin, l'article 5 de la loi décide que « le fait d'une déclaration frauduleuse de valeurs supérieures à la valeur réellement insérée dans une lettre est puni d'un emprisonnement d'un mois au moins et d'un an au plus, et d'une amende de 16 fr. au moins et de 500 fr. au plus. »

CHAPITRE V.

RESPONSABILITÉS PÉNALES DES AGENTS DE CHEMINS DE FER. RESPONSABILITÉS SPÉCIALES A CERTAINS TRANSPORTS.

Responsabilité pénale.

A côté de la responsabilité établie vis-à-vis des particuliers, qui a pour conséquence une condamnation à des dommages-intérêts, et dont nous venons de faire la théorie générale, se place pour les Compagnies de chemins de fer une autre responsabilité d'un caractère différent, et dont l'objet est d'entraîner des condamnations pénales contre les agents de ces Compagnies.

L'article 79 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 est ainsi conçu : « Seront constatées, poursuivies et réprimées conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer les contraventions au présent règlement, aux décisions rendues par le Ministre des travaux publics et aux arrêtés pris, sous son approbation, par les Préfets pour l'exécution dudit règlement. »

Ce titre III de la loi de 1845 est intitulé : *Des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer*

L'article 19 de cette loi punit de huit jours à six mois d'emprisonnement et d'une amende de 50 à 1,000 francs quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois et règlements, aura involontairement causé un accident qui aura occasionné des blessures.

« Si l'accident a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans et l'amende de 300 à 1,000 francs. »

D'après le droit commun, c'est-à-dire d'après l'article 319 du Code pénal, « quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements, aura commis involontairement un homicide ou en aura involontairement été la cause, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 50 à 600 francs. »

Un loueur de voitures, par sa propre imprudence, occasionne la mort des personnes qu'il transporte; il peut au maximum être condamné à deux ans de prison et 600 francs d'amende. Un employé de chemins de fer, par une fausse manœuvre, occasionne la mort d'un voyageur; il peut au maximum être condamné à cinq ans de prison et 1,000 francs d'amende.

D'après l'article 320 du même Code, modifié par la loi du 13 mai 1863, nous trouvons une différence semblable lorsqu'il n'y a eu que des blessures.

Au point de vue pénal comme au point de vue commercial, les Compagnies de chemins de fer sont donc mises en dehors du droit commun et soumises à des lois d'exception. Mais cette aggravation de responsabilité, que l'on peut comprendre parce qu'elle a pour point de départ le désir de tenir constamment éveillée l'attention des agents de chemins de fer, va plus loin encore, et des pénalités sont édictées dans des circonstances bien nouvelles.

Sur une route de terre, un voiturier tue un cheval à lui appartenant; il brise une partie de son matériel; s'il n'y a personne de blessé ou de tué, on ne peut intenter contre lui aucune action pénale.

Sur un chemin de fer se produit un accident qui n'a d'autres

conséquences qu'un dégat purement matériel, les agents de la Compagnie peuvent être punis d'une amende de 16 à 3000 fr. si cet accident a pour origine une contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer. (Art. 2 de la loi de 1845.)

Nous ne disons pas qu'un simple accident de matériel suffise pour amener une condamnation; il faut que l'on puisse, en même temps, établir contre l'agent qu'il s'est rendu coupable d'une contravention déterminée aux lois et règlements en matière de chemins de fer. Or, ces règlements sont très-nombreux, et il existe bien peu de professions dans lesquelles un manquement à un devoir, — bien entendu en dehors du cas de blessures occasionnées par ce manquement, — soit puni de l'amende et, en cas de récidive, de la prison.

Les règlements intérieurs établis, pour son exploitation, par une Compagnie, ne sont pas sanctionnés par ces dispositions pénales, et il y a lieu, dans l'étude des causes qui ont pu déterminer un accident ou un incident, de distinguer soigneusement les lois et règlements qui sont imposés aux Compagnies et à leurs agents par l'autorité publique, et les dispositions réglementaires édictées par la Compagnie elle-même et auxquelles les agents se trouvent soumis par cela seul qu'ils sont employés par la Compagnie.

Plusieurs Compagnies se sont efforcées de mettre bien en relief cette distinction par des dispositions matérielles, telles que différences dans le format, emploi de papiers de couleur, etc., D'autres, au contraire, dans le but de mieux codifier l'ensemble des obligations de leurs agents, ont confondu dans des règlements uniques les dispositions légales et les dispositions d'ordre intérieur. Au point de vue juridique, il y a lieu de donner la préférence au premier système.

En dehors des dispositions générales qui constituent le droit pénal applicable aux employés de chemins de fer, et dont nous n'avons indiqué que le principe essentiel, se placent plusieurs dispositions particulières relatives au transport de certains

objets. Nous allons rechercher quelle est la situation des agents des Compagnies de chemins de fer au point de vue du transport des lettres, du gibier, des marchandises prohibées ou soumises à des droits de douane.

Transport de lettres.

Les Compagnies de chemins de fer n'ont pas de monopole de transport, tandis que l'État a, pour la Poste, un monopole rendu d'autant plus fructueux que l'article 56 du cahier des charges impose aux Compagnies l'obligation de porter gratuitement, non-seulement les lettres, mais encore les nombreux paquets dont le transport est payé à l'Administration des postes.

L'arrêté des Consuls du 27 prairial an XI, qui régleme la matière, décide, art. 1^{er} : « Les lois des 26-29 août 1790, art. 4, et 21 septembre 1792, et l'arrêté du 26 vendémiaire an VII, seront exécutés. En conséquence, il est défendu à tous les entrepreneurs de voitures libres et à toute autre personne étrangère au service des Postes de s'immiscer dans le transport des lettres, journaux, feuilles à la main et ouvrages périodiques, paquets et papiers du poids de 1 kilogramme et au-dessous, dont le port est exclusivement confié à l'Administration des postes aux lettres. »

Une pratique constante n'a pas donné à cette disposition un sens absolu, et l'Administration des postes n'a pas le monopole des transports de toute espèce de paquets d'un poids inférieur à 1 kilogramme. Un voiturier quelconque peut se charger du transport d'un petit colis sans tomber sous le coup de l'art. 5 de la même loi.

L'art. 2 du même arrêté consulaire enlève au monopole de la Poste le transport des sacs de procédure, des papiers uniquement relatifs au service personnel des entrepreneurs de voitures. Cette seconde exception comprend tous les papiers nécessaires à l'exécution du transport ; mais, d'après les arrêts du Conseil

des 18 juin et 29 novembre 1681, ces papiers doivent être ouverts. On a toujours admis dans les lois postérieures, — par exemple, loi du 25 juin 1856 et décret du 16 octobre 1870, qui ont augmenté le nombre des exceptions déterminées par ces arrêts, — la condition expresse que les papiers fussent ouverts.

La Cour de cassation, dans un arrêt du 3 juillet 1856, a décidé que le voiturier intermédiaire pouvait, sans contravention, transporter la lettre de voiture qui accompagne la marchandise, bien qu'elle ne soit pas à son nom.

« Les maîtres de poste, dit l'article 9 de l'arrêté des Consuls du 27 prairial an IX, les entrepreneurs de voitures libres et messageries sont personnellement responsables des contraventions de leurs postillons, conducteurs, porteurs et courriers, sauf leur recours. »

Nous n'avons pas à nous étendre sur le caractère exceptionnel d'une disposition qui consacre une responsabilité pénale vis-à-vis d'une personne étrangère au fait reprochable; nous rechercherons seulement dans quelles limites la jurisprudence a pu appliquer une disposition qu'au point de vue juridique il peut être permis de dire exorbitante.

Il est admis en jurisprudence que le fait seul du transport d'une lettre constitue l'infraction punissable; on la considère comme une contravention, et dans ce cas l'intention coupable de l'agent n'est pas nécessaire (1).

Nous ne craignons pas d'affirmer que cette doctrine admise par la jurisprudence nous semble fautive à tous les points de vue.

Un expéditeur enferme une lettre missive dans sa caisse; le voiturier n'a pu vérifier le contenu de cette caisse. L'auteur de l'infraction, c'est l'expéditeur; celui qui est puni, c'est le voiturier. Telle est la conséquence nécessaire d'un système qui, par son résultat, mérite incontestablement les plus sévères critiques.

Selon la jurisprudence, le transport des lettres est une contravention, et, en effet, l'arrêté du 27 prairial an IX qualifie cette

(1) Dalloz, *Répertoire alphabétique*. Postes, n^{os} 74 et 75.

infraction du nom de contravention; mais le sens juridique actuel du mot contravention n'a été fixé que par le Code pénal, c'est-à-dire postérieurement à l'an IX. Donc, il faut reconnaître que, dans l'arrêté du 27 prairial an IX, le législateur n'a pu donner au mot contravention une signification qui n'était pas encore déterminée.

Mais ce n'est pas tout. Le sens précis de ce mot contravention ne peut s'appliquer à l'infraction pénale dont nous nous occupons, et il faudrait décider alors que le législateur a commis la faute de se servir improprement d'une expression juridique. En effet, la classification des infractions à la loi pénale est faite d'après la peine prononcée (art. 1^{er} du Code pénal). L'infraction que les lois punissent des peines de police, est une contravention (articles 464, 465 et 466 du Code pénal); les peines de police sont l'emprisonnement de 1 à 5 jours et l'amende de 1 à 15 francs inclusivement.

Or, le transport illicite des lettres et correspondances est puni, par l'article 5 de l'arrêté de l'an IX, d'une amende de 150 francs au moins et de 300 francs au plus. Donc cette infraction n'est pas punie d'une peine de police, et, par conséquent, ce n'est pas une contravention. Puisque ce n'est pas une contravention, ce ne peut être qu'un délit; or, le prévenu d'un délit ne peut être condamné que s'il a agi en connaissance de cause. Personne ne soutiendra que le voiturier qui transporte une malle parfaitement fermée et au fond de laquelle se trouve une lettre, a connaissance du délit qui lui sera imputé. S'il s'agit d'une lettre saisie dans une malle confiée au chemin de fer, la jurisprudence décide encore que c'est le chef de gare du point de départ qui doit être poursuivi, et cela par application de l'article 9 de l'arrêté de l'an IX.

Il nous semble absolument impossible de comparer le chef de gare à un maître de poste ou au chef d'une entreprise libre de messageries. En effet, lorsque la responsabilité du maître, c'est-à-dire de la Compagnie, est engagée par le fait d'un agent, c'est la Compagnie elle-même qui doit être condamnée dans la personne de son Directeur ou de ses représentants statutaires.

auxquels seuls peut s'appliquer l'analogie voulue par l'arrêté de l'an IX, qui ne vise que les maîtres de poste et les entrepreneurs, et non leurs agents.

On ne peut considérer le chef de gare comme personnellement responsable, car son service personnel et immédiat ne comprend que bien rarement la vérification des colis ; en second lieu, il n'est pas le représentant légal de la Compagnie. Sa personnalité doit donc être mise de côté.

Un arrêt du 24 décembre 1861 applique au Directeur d'une Compagnie la responsabilité qui résulte de l'article 9, et nous pensons, en effet, que, si un agent avait sciemment effectué un transport de lettres frauduleux, la condamnation dont il serait frappé pour ce délit devrait atteindre le Directeur de la Compagnie comme responsable du fait de son agent.

Mais, quant à déclarer le chef de gare responsable parce qu'une lettre a été dissimulée par un voyageur dans ses colis, c'est, nous ne craignons pas de l'affirmer, commettre une double erreur : la jurisprudence pourrait frapper l'agent quelconque d'une gare quelconque du réseau, sans qu'elle ait dans ce choix aucune raison juridique qui puisse la décider pour l'un ou pour l'autre.

Pour résumer le système que nous opposons à celui de la Cour suprême, nous dirons qu'un agent de transport ne peut être condamné pour transport illicite de lettres que s'il a agi sciemment, que la responsabilité de l'article 9 de l'arrêté de l'an IX ne peut atteindre un agent inférieur, et qu'elle doit uniquement peser sur le maître de l'entreprise.

Transport du gibier.

La raison qui rend délictueux le transport des lettres est le monopole de l'Administration publique, à laquelle on ne peut faire concurrence. Pour le transport du gibier, en temps prohibé, la raison pour laquelle il est délictueux est que personne

ne peut l'effectuer ; on n'a plus à constater un transport réservé, on poursuit un transport prohibé.

La jurisprudence suit la même doctrine pour le transport du gibier que pour celui des lettres : le voiturier est responsable alors même qu'il a ignoré complètement la présence du gibier dans les colis qui lui étaient confiés.

Dans le cas que nous venons d'examiner tout à l'heure, la jurisprudence s'appuie sur le mot *contravention*, improprement employé par l'arrêté des Consuls. Ici, la loi du 3 mai 1844, établissant des peines correctionnelles pour le transport du gibier en temps prohibé, prend soin de qualifier exactement du nom de délit cette infraction à la loi pénale, article 11 : « L'amende pourra être portée au double si le *délit* a été commis sur des terres non dépouillées de leurs fruits, etc. » Partout, dans toute loi, l'auteur de l'infraction est qualifié de délinquant, et l'infraction elle-même, de délit. (Articles 8, 10, 11, 12 et suivants de la loi.)

Cette manière d'interpréter un texte de droit pénal est d'autant plus grave, que l'article 463 sur les circonstances atténuantes ne s'applique pas en cette matière.

On soutient que, dans l'esprit de la loi, le colportage du gibier en temps prohibé est une *contravention* ; mais on n'a jamais pu fournir aucune preuve d'une affirmation démentie par le texte même de la loi.

D'après un arrêt de la Cour de Paris, du 18 avril 1857, c'est le chef de train qui doit être poursuivi. Il nous semble impossible de dire pourquoi, dans le transport de lettres, on ne s'attaque pas aussi bien à la personne du chef de train qu'à celle du chef de gare.

On pourrait peut-être penser que, si on prend ainsi tantôt l'un, tantôt l'autre, c'est parce qu'on n'a aucune bonne raison à invoquer pour poursuivre l'un ou l'autre de ces agents.

En effet, un chef de train ne peut en aucune manière se rendre compte du contenu des colis et des wagons qu'il est simplement chargé de garder et d'accompagner jusqu'à leur destination. Ce n'est pas lui qui reçoit le colis à la gare de départ ;

ce n'est pas lui qui le charge dans le train. Sa fonction consiste simplement à faire décharger à destination un colis qu'il ne peut connaître que par son numéro, et à remettre les pièces qui voyagent avec la marchandise. Cependant, si une pièce de gibier était contenue dans une malle que le chef de train ne pouvait refuser de prendre ni faire ouvrir, si à une gare intermédiaire on ajoutait au train un wagon plombé par la Compagnie ou même par la douane et que dans ce wagon plombé on découvrit du gibier, la jurisprudence décidait que le chef de train était coupable du *délit* de transport de gibier en temps prohibé.

Prétendre qu'au moment du chargement ou en cours de route le chef de train doit vérifier l'intérieur des colis, c'est demander l'impossible, et les partisans de la jurisprudence que nous combattons seraient les premiers à réclamer si un chef de train exigeait la remise des clefs de leurs bagages pour en examiner à loisir le contenu.

La Cour de Paris, dans un arrêt du 19 août 1868, est revenue sur sa jurisprudence pour faire, croyons-nous, une saine et exacte application des principes de la loi en cette matière.

« Il ne peut exister de délit, dit cet arrêt, que lorsque celui auquel ce délit est reproché a agi avec volonté.

« Ce principe est applicable aux délits de chasse comme à tous les autres délits.

« Il est constant qu'un chef de train a reçu à une gare, des mains du préposé auquel il avait été remis, un colis déclaré par l'expéditeur comme contenant des œufs. L'expéditeur avait placé dans ce colis deux lièvres qui ont été saisis à l'entrée. Le chef de train n'a pu ni vérifier le colis ni le refuser; son intervention a été toute passive; il ne peut donc être responsable des objets contenus dans ce colis; *aucun délit n'a été commis par lui.* »

Nous avons tenu à citer cet arrêt qui peut faire espérer un revirement bien désirable de la jurisprudence.

Transport d'objets soumis à des droits de Douane.

D'après les lois en matière de douanes, le transport de certaines marchandises est soumis à la condition du paiement de droits déterminés.

Le transport en fraude de ces marchandises est prohibé par des dispositions pénales spécialement rigoureuses, car il résulte de la loi du 9 floréal an VII, article 10, « qu'il est expressément défendu aux juges d'excuser les contrevenants sur l'intention. »

Il est de jurisprudence constante que pour les contraventions de cette nature la responsabilité du voiturier est déchargée lorsqu'il a fait connaître l'auteur véritable de la contravention, c'est-à-dire l'expéditeur qui a voulu frauder les droits de douane. (Cour de cassation, 10 novembre 1854.)

Cette doctrine de la Cour suprême nous semble absolument conforme aux principes, et on peut s'étonner de ce qu'elle ne soit pas adoptée pour le transport des lettres et du gibier en temps prohibé. C'est le délinquant que la loi veut et doit vouloir frapper; l'instrument aveugle et inconscient d'une fraude dont il ne profite pas, ne peut être assimilé au véritable délinquant.

Cette décision de la jurisprudence a été sanctionnée formellement par une loi nouvelle relative au transport des boissons.

L'article 13 de la loi du 21 juin 1873 décide « que dans les cas de fraude prévus par l'article 12 de la loi et par les lois antérieures, les transporteurs ne seront pas considérés, eux et leurs préposés ou agents, comme contrevenants lorsque par une désignation exacte et régulière de leurs commettants, ils mettront l'Administration en mesure d'exercer des poursuites contre les véritables auteurs de la fraude. »

Le motif qui a amené le législateur à admettre cette sage disposition a été que la loi nouvelle édictait contre les auteurs des fraudes de cette nature la peine de l'emprisonnement.

Le rapporteur de la loi se demandait, sans pouvoir résoudre la question, si c'était le chef de gare de départ ou le chef de train qui devait être mis en prison. D'après les principes que nous avons exposés plus haut, cette responsabilité devait atteindre le Directeur de la Compagnie, et c'est pour éviter ce résultat que le législateur a introduit la restriction à la responsabilité du transporteur, qui résulte de l'article 13 de la loi.

Assurément, ces considérations sont loin d'être sans valeur, et elles constituent un progrès véritable; mais ne peut-on pas se demander s'il est plus juste et plus juridique de condamner à l'amende un homme dont on reconnaît l'innocence, quand il s'agit de le frapper d'un emprisonnement ?

Nous pensons que cette disposition de la loi de 1873, conforme selon nous aux véritables principes, doit s'appliquer aux différentes fraudes au sujet desquelles le transporteur pourrait être poursuivi sans y avoir pris la moindre part.

Il n'entre pas dans le cadre restreint de notre travail d'examiner les différents arrêtés ministériels relatifs à certains transports, comme ceux des matières inflammables, de la poudre et de la dynamite. Nous citerons, par exemple, l'article 6 de l'arrêté ministériel du 31 mars 1877, qui interdit formellement le transport de la nitro-glycérine par chemin de fer.

La responsabilité des Compagnies ne peut être engagée par le refus qu'elles feraient d'effectuer un transport de cette nature, car l'arrêté ministériel est obligatoire aussi bien pour les expéditeurs que pour les Compagnies, et une convention relative à un transport de cette nature serait nulle, comme contraire à l'ordre public.



TROISIÈME PARTIE

DE L'ACTION EN RESPONSABILITÉ

CHAPITRE I^{er}

EXERCICE DE L'ACTION EN RESPONSABILITÉ.

« La marchandise sortie des magasins du vendeur ou de l'expéditeur voyage, s'il n'y a convention contraire, aux risques et périls de celui à qui elle appartient, sauf son recours contre le commissionnaire et le voiturier chargé du transport. »

Tel est le principe posé par l'article 100 du Code de commerce et conforme à l'adage : *Res perit domino*.

On pourrait en conclure que le propriétaire des marchandises expédiées pourrait seul actionner le transporteur au sujet de la perte de ces marchandises, d'une avarie qu'elles auraient soufferte, ou enfin d'un retard apporté dans leur livraison.

Mais d'un autre côté, ainsi que nous l'avons soigneusement établi, le contrat de transport intervient entre l'expéditeur et le

voiturier, le premier stipulant aussi bien pour lui que dans l'intérêt du destinataire.

L'action en responsabilité qui naît à l'occasion d'un préjudice éprouvé par la perte, l'avarie ou le retard survenu dans une opération de transport, a sans doute pour objet d'obtenir la réparation d'une atteinte portée au droit de propriété; mais elle résulte de l'inexécution totale ou partielle d'un contrat.

Celui qui a contracté doit profiter du contrat; par conséquent, l'expéditeur, bien que n'étant plus propriétaire des marchandises expédiées, a le droit d'exercer contre la Compagnie de transport les actions qui sont nées du contrat.

Si le voiturier répond à la demande de l'expéditeur qu'il n'a pas le droit de l'actionner en paiement d'une marchandise dont il n'est plus propriétaire et dont il a déjà touché le prix, l'expéditeur est fondé à soutenir que c'est aussi bien vis-à-vis de lui que vis-à-vis du destinataire que le voiturier a pris l'engagement d'exécuter le contrat, que la question de propriété des objets expédiés n'est pas en cause, que le voiturier n'a jamais eu à s'en préoccuper, et que c'est vis-à-vis du contractant qu'il doit répondre de l'inexécution de ses obligations.

En résumé, l'expéditeur et le destinataire, indépendamment de toutes questions de propriété, ont le droit d'exercer contre le voiturier les actions qui résultent du contrat de transport.

Mais remarquons que c'est ou à l'un ou à l'autre d'intenter cette action : l'expéditeur a droit d'agir parce qu'il a traité, le destinataire parce que le contrat contenait des avantages valablement stipulés dans son intérêt. (Art. 1121, Code civil.)

Ils ne pourraient pas simultanément intenter l'action, et le transporteur n'a qu'à répondre de ses obligations soit à l'un, soit à l'autre.

La jurisprudence a reconnu ces principes dans un arrêt du 16 décembre 1814.

Pour la solution de cette question la qualité du transporteur ne saurait être mise en cause, et on doit décider de même, que le voiturier soit une Compagnie de chemins de fer ou une entreprise libre de messageries.

Nous connaissons celui qui peut intenter l'action, mais contre qui doit-elle être intentée?

Au fond et en définitive, l'action doit atteindre celui qui doit payer les dommages-intérêts ; mais cela ne signifie pas que ce soit celui-ci que l'on doive nécessairement poursuivre. On peut actionner le maître responsable du fait de son domestique, l'aubergiste responsable du vol commis dans sa maison ; cependant l'un et l'autre ont eux-mêmes une action contre le domestique et contre le voleur, qui en définitive devront subir les conséquences du fait dommageable.

Lorsqu'un transport a été effectué par un seul voiturier, une seule Compagnie de chemins de fer, aucune difficulté ne se présente ; on doit assigner ou le voiturier ou la Compagnie de chemins de fer dans la personne de son Directeur qui a qualité pour la représenter (1).

Mais s'il s'agit d'un transport effectué par plusieurs voituriers successifs ; on se trouve en présence de questions à classer parmi les plus délicates de celles que nous avons eues à traiter dans cette Thèse.

Le problème à résoudre comporte tout d'abord une distinction essentielle : le transport ayant donné naissance à un litige a pu être fait en entier sur des lignes françaises, ou pour une partie soit au commencement, soit à la fin, être effectué en pays étranger. Dans ces derniers cas, pour citer des exemples précis, un destinataire se plaint qu'un colis expédié d'Allemagne n'est pas arrivé à Paris, ou bien un expéditeur réclame au sujet d'un colis expédié de Paris à Francfort et qui n'est pas arrivé.

Occupons-nous d'abord du cas où le transport a dû s'effectuer en entier sur des lignes françaises. Mais là encore nous devons faire une nouvelle distinction : D'une part, le procès peut être intenté par l'expéditeur ou le destinataire contre la Compagnie ou contre les diverses Compagnies qui ont exécuté chacune une partie du transport ; d'autre part, le procès peut naître d'un

(1) Nous examinerons un peu plus loin la question de savoir quelle personne peut être valablement assignée.

désaccord survenu entre ces mêmes Compagnies. En vue de diminuer les procès de cette nature, les Compagnies françaises ont cherché à préciser à l'avance toutes les conditions dans lesquelles pouvait s'exercer le recours en garantie des unes vis-à-vis des autres, et elles ont mis en vigueur un règlement de service intérieur. Ce règlement dont nous avons déjà parlé, et qui porte le nom de *Règles à suivre*, a subi d'assez nombreuses additions. Sa dernière rédaction porte la date du 1^{er} novembre 1878; il est accepté non-seulement par les Compagnies françaises, mais par un grand nombre d'Administrations étrangères.

Nous reparlerons plus loin de ce document important qui forme loi entre toutes les parties qui y ont adhéré.

Envisageons d'abord l'hypothèse la plus simple, celle du débat entre des Compagnies françaises et un voyageur ou un expéditeur; les principes sont les mêmes, qu'il s'agisse du transport d'une personne ou d'une chose.

Lorsqu'il s'agit d'un accident arrivé à un train de voyageurs, celui qui a été blessé ou les héritiers de ceux qui ont été tués peuvent actionner, soit la Compagnie qui a délivré le billet, c'est-à-dire celle avec laquelle le contrat a été passé, soit la Compagnie sur le réseau de laquelle l'accident est survenu.

Un voyageur a pris à Nancy un billet pour se rendre à Marseille; il est blessé à Lyon, et il peut actionner soit la Compagnie de l'Est qui lui a rendu un billet à Nancy, soit la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, bien qu'il n'ait pas traité avec elle, mais dans les voitures de laquelle il a éprouvé un dommage.

Limitons donc la discussion aux choses, et supposons un colis qui, expédié de Lille pour Orléans, n'est pas arrivé à destination.

L'expéditeur porteur du récépissé délivré par la gare de Lille veut obtenir réparation du préjudice que lui cause la perte de son colis. Quelle Compagnie doit-il actionner?

Évidemment il peut intenter le procès contre la Compagnie expéditrice, dans l'espèce celle du Nord. Celle-ci ne sera pas déchargée de la responsabilité qu'elle aura encourue par ce fait seul qu'elle justifiera de la remise du colis au second voiturier, la Compagnie d'Orléans, car (art. 99, Code de com-

merce) le voiturier est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises. On pourrait peut-être faire la distinction prévue par cet article 99 : ou c'est le voiturier lui-même qui a choisi le commissionnaire intermédiaire, ou bien le choix a été fait par l'expéditeur.

Ainsi, dans notre espèce, s'il y avait deux itinéraires pour aller de Lille à Orléans; l'expéditeur a pu lui-même faire un choix et l'indiquer à la Compagnie du Nord, qui peut alors dire : J'ai fait livraison au second voiturier qui m'a été désigné, ma responsabilité est couverte, car l'article 99 ne peut plus s'appliquer.

La Cour de cassation, dans un arrêt du 23 décembre 1845, a décidé que le commissionnaire de transport est garant du commissionnaire intermédiaire auquel il a adressé les marchandises, alors même que ce dernier lui a été désigné par l'expéditeur, lorsqu'il résulte de la lettre de voiture que le premier commissionnaire s'était chargé de surveiller et de suivre les marchandises jusqu'à leur destination.

Nous n'avons trouvé dans les tarifs rien qui fasse pressentir cette distinction. Lorsque le voiturier chargeur est une Compagnie de chemins de fer, est-il responsable du fait du deuxième voiturier si, en choisissant l'itinéraire, l'expéditeur a désigné lui-même ce second voiturier ? La Compagnie est-elle présumée s'être engagée « à surveiller et à suivre les marchandises jusqu'à leur destination, » condition dont la Cour suprême demande à la lettre de voiture de faire preuve ?

Les tarifs ne disent rien ; le récépissé délivré par la Compagnie expéditrice est également muet. Que reste-t-il à faire ?

Il faut appliquer le droit commun.

La règle posée par l'article 99 est, en fait, une disposition fort sage : le voiturier qui ne fait pas lui-même le transport dont il s'est chargé est responsable du fait de ceux qu'il emploie, et la distinction qui est posée par la Cour suprême est absolument rationnelle. Lorsque l'expéditeur désigne le second voiturier, on ne peut plus dire que le voiturier de départ soit chargé du

transport total : il doit, à un point intermédiaire désigné, abandonner le colis qui lui a été confié, le remettre à un second voiturier également désigné, et celui-ci ne peut plus être considéré comme agissant pour le compte du premier.

Nous pensons donc que l'expéditeur qui a *choisi son itinéraire* ne peut plus actionner, en cas de perte, la Compagnie expéditrice, lorsque celle-ci justifie avoir remis le colis au second voiturier qu'on lui avait désigné; car il faut admettre que, pour la Compagnie de départ, le destinataire est le deuxième voiturier qu'on lui a imposé, et non plus le destinataire définitif dont elle n'a à se préoccuper qu'au point de vue du nom et de l'adresse à donner à ce deuxième voiturier.

Nous ne croyons pas que l'exactitude de cette doctrine ait jamais été méconnue par la jurisprudence; mais supposons, dans notre espèce, qu'aucun itinéraire n'ait été indiqué, l'expéditeur peut-il immédiatement attaquer la Compagnie d'Orléans? Il n'a pas traité avec elle, mais avec celle du Nord, qui a promis à la fois son propre fait, c'est-à-dire d'effectuer le transport jusqu'à la limite de son réseau, et le fait d'autrui, c'est-à-dire le transport de Paris à Orléans. Si le colis a été perdu dans cette dernière partie du trajet, la Compagnie du Nord a certainement une action contre celle d'Orléans, qui n'a pas exécuté le transport; mais cette action qui appartient à la Compagnie du Nord, débitrice, l'expéditeur créancier de cette dernière a droit de l'exercer directement, non pas par application de l'article 1166 du Code civil, action oblique du créancier exerçant les droits de son débiteur, mais parce que la Compagnie du Nord, en stipulant de celle d'Orléans le transport nécessaire, doit être considérée comme ayant agi pour le compte et dans l'intérêt de l'expéditeur qui reprend ses droits.

Dans cette hypothèse d'une action directement intentée à la Compagnie d'Orléans, il faudra établir que le colis perdu a été effectivement remis à cette dernière, car le récépissé dont l'expéditeur est porteur prouve bien que la Compagnie du Nord s'est chargée de transporter ou de faire transporter un colis déterminé jusqu'à Orléans; mais il ne prouve rien contre cette der-

nière Compagnie, et il est certain qu'elle ne pourra être actionnée si elle n'a pas reçu l'objet.

Il faut recourir alors à la production de ce que l'on appelle le bulletin de transmission. L'expéditeur muni de cette pièce, qui lui a été fournie par la Compagnie de départ, établit que la deuxième Compagnie a reçu la marchandise expédiée et, dès lors, qu'elle est devenue responsable. Mais l'expéditeur est-il tenu de prouver la faute dont cette deuxième Compagnie s'est rendue coupable?

Quelques auteurs répondent affirmativement, en rendant ainsi la situation du voiturier intermédiaire beaucoup plus favorable que celle du voiturier de départ. Le raisonnement qu'on peut faire pour soutenir cette doctrine est celui-ci :

L'article 98 du Code de commerce établit, d'après l'article 1784 du Code civil, la présomption de faute contre le voiturier; cette disposition exceptionnelle ne vise que le voiturier avec lequel l'expéditeur a traité, de sorte qu'on ne doit pas étendre une pareille disposition contre les commissionnaires intermédiaires.

Nous ne pensons pas que cette doctrine puisse être admise, car du moment qu'un voiturier a reçu un colis, il tombe à son tour sous la présomption de l'article 1784, qui ne distingue pas.

En prouvant par le bulletin de transbordement que le deuxième voiturier a reçu le colis qu'un autre voiturier s'était chargé de faire transporter, et en invoquant le nouveau contrat que constate le bulletin de transbordement, l'expéditeur peut dire : Prouvez que la perte est le résultat d'un cas fortuit.

En matière d'avaries intérieures, une pareille doctrine ne peut se soutenir, nous l'avons déjà dit. Le deuxième voiturier n'a pu vérifier l'état des colis, donc il ne peut être présumé les avoir reçus en bon état; mais il s'agit de perte. Le bulletin constate qu'il a reçu, et il est dans la même situation que le voiturier de départ.

La Compagnie de départ condamnée à payer l'indemnité, alors même qu'elle prouve avoir remis le colis au deuxième voiturier,

a recours contre celui-ci, mais elle est responsable vis-à-vis de l'expéditeur.

Si les marchandises n'ont pas été perdues, mais seulement avariées, la Compagnie de départ avec laquelle le contrat de transport a été passé est responsable vis-à-vis du destinataire ou de l'expéditeur, sauf son recours, s'il y a lieu, quel que soit le moment où l'avarie ait été produite. Mais, si le destinataire intente son action contre la Compagnie d'arrivée, dans l'espèce que nous avons indiquée tout à l'heure contre la Compagnie d'Orléans, il y a lieu de faire une importante distinction.

Ainsi que nous l'avons exposé, l'expéditeur ou le destinataire agissant contre le dernier voiturier exerce une action qui a été ouverte par la Compagnie de départ, et vis-à-vis du destinataire la Compagnie d'arrivée ne doit pas être tenue à plus qu'elle ne le serait vis-à-vis de la Compagnie de départ avec laquelle elle a traité. Or elle ne répond pas, vis-à-vis de cette dernière, des avaries intérieures, à moins qu'il ne soit établi qu'elles proviennent de son propre fait.

Dans un procès au sujet d'avaries intérieures, intenté contre la Compagnie d'arrivée, le demandeur doit prouver que l'avarie provient du fait de cette Compagnie.

La raison de cette distinction est facile à comprendre.

La Compagnie expéditrice, au moment où le colis lui a été remis, a pu vérifier l'état intérieur des objets expédiés, de sorte qu'elle est présumée les avoir reçus en bon état, et pour échapper à cette présomption, il faudrait qu'elle pût administrer la preuve contraire. Mais, en cours de route, et en raison même de la brièveté des délais qui sont accordés pour les transbordements, la deuxième Compagnie n'a pu vérifier l'état intérieur des colis, de sorte que, pour le rendre responsable des avaries constatées à l'arrivée, il faudra qu'on puisse établir que ces marchandises étaient en bon état lorsqu'elles lui ont été remises.

S'il s'agit d'avaries extérieures, de celles que l'on peut facilement constater à la simple inspection du colis, si le second voiturier n'a pas fait de réserves relativement à ces avaries

au moment où il a pris le colis, c'est que probablement ces avaries n'existaient pas, et, par conséquent, il est présumé en être l'auteur.

Lorsqu'il y a des avaries à l'intérieur et à l'extérieur, le deuxième voiturier peut être déclaré responsable même des avaries intérieures, si l'on peut constater une corrélation entre ces diverses avaries, car il est à présumer qu'elles ont une seule et même cause.

Toutes ces distinctions ont été admises par la jurisprudence dans un grand nombre de cas, entre autres, par un arrêt de la Cour de Pau du 2 avril 1873.

Cet arrêt s'occupe du commissionnaire intermédiaire, mais les principes sont les mêmes lorsqu'il s'agit du dernier voiturier :

« Le commissionnaire intermédiaire est présumé en faute lorsque, ayant reçu un colis sans protestations ni réserves, il le remet avarié extérieurement ; il est responsable alors, non-seulement de cette avarie apparente, mais encore des avaries intérieures et non apparentes dont les traces extérieures sont la manifestation. »

Le deuxième voiturier se trouve alors sous une présomption de faute dont il doit supporter les conséquences.

En cas d'avaries occultes ou d'avaries apparentes spécifiées dans des pièces contenant des réserves, les commissionnaires intermédiaires ne peuvent, d'après une jurisprudence constante, être déclarés responsables qu'à la condition pour le demandeur de prouver la faute dont ces commissionnaires se seraient rendus coupables.

La Cour de cassation, dans deux arrêts du 6 mai 1872 et du 6 janvier 1874, a adopté une nouvelle jurisprudence qui, d'après une distinction, soumet le voiturier intermédiaire à la présomption de faute, même lorsqu'il s'agit d'avaries intérieures.

La distinction faite par la Cour repose sur la différence des transports en *port dû* ou en *port payé*. Lorsqu'il s'agit de marchandises expédiées en port dû, si la Compagnie destinataire exige le paiement intégral de tous les frais dus pour le transport, elle se met à la place de toutes les Compagnies dont elle prend

l'affaire, et elle doit, par conséquent, se trouver dans la même situation que ces dernières.

Après ce que nous avons dit au sujet des débours, on doit se rappeler qu'en vertu d'un usage constant, sanctionné par la jurisprudence, les voituriers sont obligés, lorsque la valeur de la marchandise leur donne toute garantie, de payer les frais dus pour les précédents transports. Ces frais, portés en débours, doivent être acquittés par le destinataire; par conséquent la Compagnie destinataire, en cas d'expédition en port dû, doit toucher le paiement intégral du transport, car autrement elle ne se trouverait pas remboursée des sommes qu'elle a dû avancer dans l'intérêt du destinataire.

Après cette observation, on peut comprendre facilement combien doit paraître peu fondée la distinction admise par la Cour suprême dans les arrêts dont nous nous occupons.

En effet, si la Compagnie d'arrivée réclame le prix total du transport, on ne peut dire qu'elle se charge de l'affaire des autres Compagnies qui ont contribué à l'exécution du transport; ce sont ses propres affaires dont elle se charge; elle a payé et elle a dû payer les sommes portées en débours; ce qu'elle demande, c'est le remboursement de ses avances.

Mais, lors même qu'en demandant le prix total la Compagnie destinataire devrait être considérée comme s'occupant du recouvrement des sommes dues au précédent voiturier, en quoi ce fait pourrait-il modifier sa situation au point de vue de la preuve?

Quelle relation y a-t-il entre le paiement du prix et la preuve de la responsabilité? Comment justifier juridiquement cette différence? La marchandise remise au destinataire a des avaries intérieures; si elle a été expédiée en port payé, la Compagnie destinataire n'est pas présumée en faute; si l'expédition a été faite en port dû, le fait seul que la Compagnie destinataire réclame le prix du transport a cette conséquence qu'elle est présumée en faute.

Deux colis de même poids, de même nature, de même conditionnement, sont chargés à côté l'un de l'autre; ils éprouvent les

mêmes avaries intérieures; la Compagnie d'arrivée ne pourra être actionnée à l'égard du premier qu'à la condition pour le demandeur de prouver la faute, parce que l'expédition a été faite en port payé. Au contraire, dans le second cas, parce que la Compagnie a réclamé le paiement du transport qui était dû, elle ne pourra se soustraire à sa responsabilité qu'en prouvant le cas fortuit et la force majeure. Un pareil résultat n'est pas admissible.

Lorsque la Compagnie destinataire exige ce paiement, elle ne fait que satisfaire à une obligation vis-à-vis des voituriers antérieurs, c'est-à-dire une obligation légale qui ne peut entraîner contre elle aucune espèce de déchéance.

Nous pensons donc que la distinction posée par la jurisprudence ne doit pas être maintenue, car il est inexact qu'en réclamant au destinataire le paiement intégral du transport, la Compagnie d'arrivée « agisse comme étant aux droits des voituriers antérieurs, et que par conséquent elle assume la responsabilité des retards à eux imputables. » (Cassation, 6 janvier 1874.)

Transports internationaux.

Les principes que nous venons d'exposer en parlant des transporteurs successifs trouvent leur application lorsqu'il s'agit de transports internationaux, c'est-à-dire dans lesquels le destinataire ou l'expéditeur se trouvent hors du territoire de la République française. Dans ce cas, il faut tenir compte de la législation étrangère, et reconnaître que dans chaque pays la marchandise ne peut être transportée dans des conditions autres que celles qui ont été imposées par la loi générale de ce pays.

Un premier exemple permettra de bien préciser les faits. Si nous supposons qu'une partie du transport doive s'effectuer dans un pays où les chemins de fer sont administrés par l'Etat, on se trouve en présence d'une loi analogue à celle qu'on admet en France pour les transports par la Poste ; la responsabilité en cas de perte est nulle, ou limitée par une somme fixée à l'avance et uniquement proportionnelle au poids du colis.

Un négociant de Paris expédie en grande vitesse pour l'étran-

ger un colis de 25 kilogrammes, la Compagnie française justifie de la remise au voiturier étranger, le colis est perdu, et l'expéditeur demande le paiement du prix de sa marchandise. La feuille de transbordement établit que la Compagnie française a livré le colis à la ligne étrangère; la Société française ne saurait être mise en cause, ou du moins sa responsabilité n'est pas engagée directement. Elle n'est pas en faute et par conséquent sa responsabilité n'est pas engagée de son chef; mais elle répond du fait du second voiturier, et comme celui-ci ne peut être tenu qu'au paiement d'une somme de quatre francs par kilogramme pour la valeur de la marchandise de grande vitesse, le recours contre cette Administration étrangère ne peut assurer à la Compagnie française qu'un paiement de 100 francs pour la perte du colis. Si le destinataire étranger intentait lui-même l'action, il ne pourrait obtenir comme dommages-intérêts un chiffre plus élevé; pour un dommage causé en pays étranger, un tribunal français ne saurait accorder plus que ce que donne le tribunal étranger.

Nous avons dit plus haut qu'un certain nombre d'Administrations étrangères de chemins de fer avaient adhéré au contrat par lequel les Compagnies françaises ont fixé les règles de leurs recours les unes contre les autres et l'étendue de leur responsabilité réciproque.

Nous pouvons citer les chemins de fer de la Haute-Italie, ceux de la Suisse occidentale, les chemins belges appartenant à l'État et la plus grande partie des Compagnies belges. Mais ce contrat ne peut être invoqué que par les parties qui l'ont signé; son effet doit être restreint entre les parties contractantes, et on ne saurait opposer à des tiers les *Règles à suivre* (1).

La Cour de cassation a fait application de ces principes dans un arrêt du 22 juillet 1873. Il s'agissait, dans l'espèce, d'un transport de glaces de Paris à Alger, et la Cour décidait : « Il

(1) Ce nom de *Règles à suivre* est le titre sous lequel on désigne dans le langage technique des chemins de fer le Règlement dont nous nous occupons.

n'est pas possible de méconnaître que le transport entier de Paris à Alger comprend deux sortes de transports partiels, un transport terrestre de Paris à Marseille et un transport maritime de Marseille à Alger. »

« Les transports par mer s'effectuent dans des conditions particulières de rapidité et avec des risques plus grands, d'où résultent pour l'armateur des règles spéciales de responsabilité. Ces règles spéciales doivent être spécialement appliquées, même lorsqu'une partie du transport s'est effectuée par terre. »

On voit donc que s'il existe des règles spéciales pour fixer la responsabilité de chaque transporteur, ces règles doivent être appliquées à chacun des voituriers successifs qui ont concouru à l'exécution d'un transport.

Lorsqu'il s'agit d'un transport effectué en partie sur un territoire étranger, il faut, pour déterminer l'étendue des responsabilités qui résultent des faits de ce transport, apprécier selon la loi du pays le contrat passé avec la Compagnie étrangère. On ne peut soutenir qu'une appréciation de cette nature demeure en dehors de la compétence des tribunaux français.

En effet, il arrive tous les jours que les tribunaux d'un pays sont obligés de tenir compte d'une législation étrangère et d'appuyer leurs jugements sur des textes tirés d'une loi étrangère, par exemple lorsqu'il s'agit de déterminer l'état et la capacité des personnes.

Les tribunaux français, dans les cas de cette nature, exigent la production soit des textes étrangers, soit des certificats de coutume; mais dans notre matière, la production du règlement qui limite la responsabilité de la Compagnie étrangère suffit, et la juridiction française prononce sur le vu de ce règlement.

Le destinataire étranger, de son côté, pourrait, en invoquant la loi française, actionner devant un tribunal de notre pays la Compagnie française, à l'occasion des faits qui auraient entraîné la responsabilité de cette dernière, et l'étendue de la condamnation serait fixée par notre loi nationale.

La doctrine que nous venons d'exposer semble triompher

maintenant en jurisprudence; mais elle n'a été admise qu'après de longues hésitations, et la Cour suprême se trouve souvent encore appelée à se prononcer sur des jugements conformes à une jurisprudence ancienne, sur laquelle il nous faut donner quelques explications.

La doctrine ancienne avait au moins le mérite de la simplicité; elle consistait dans une application pure et simple de l'article 99 du Code de commerce français ainsi conçu : « Le voiturier est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises. »

Un colis est expédié à l'étranger; le voiturier français remet le colis au voiturier étranger, qui le perd. D'après la loi de son pays, le voiturier étranger ne peut être condamné à des dommages-intérêts que si un contrat d'assurances a été adjoint au contrat de transport. L'expéditeur français n'a pas voulu payer cette prime d'assurances, et par conséquent aucun recours n'est ouvert contre l'auteur du dommage. On dit : Peu importe, l'article 99 ne distingue pas, et le droit contre le voiturier qui a fait le contrat est indépendant de l'existence, ou de la non existence, d'un recours contre le commissionnaire intermédiaire auteur du dommage!

On peut, contre cette doctrine, faire une première objection : Il est impossible de faire, dans une espèce déterminée, application de l'art. 99 du Code de commerce sans tenir compte du contrat intervenu entre l'expéditeur et le voiturier; or la première erreur de la jurisprudence était de ne pas se préoccuper de ce contrat.

En effet, les Compagnies françaises avaient eu soin de faire introduire dans leurs tarifs qu'elles n'entendaient engager leur responsabilité que dans les limites où elle était déterminée par la loi du pays traversé par la marchandise; les tarifs avec cette clause avaient été régulièrement homologués.

Le contrat passé entre l'expéditeur et la Compagnie était donc celui-ci : moyennant un prix fixé par le tarif, le voiturier s'engageait sous sa responsabilité à faire parvenir un colis à destination de l'étranger, et il était expressément stipulé que

la responsabilité de la Compagnie française ne serait pas, quant aux faits imputables à la Compagnie étrangère, plus grande que la responsabilité de cette Compagnie elle-même.

Remarquons qu'il n'appartient même pas au pouvoir judiciaire de critiquer la validité de cette clause formellement inscrite dans le tarif homologué s'imposant aux parties avec l'autorité d'une loi, et il y avait lieu de réformer une décision judiciaire méconnaissant et violant un tarif régulier.

Mais nous allons plus loin, et nous disons : Alors même que les Compagnies de chemins de fer n'auraient pas eu la prudence de faire inscrire cette clause dans le tarif, l'ancienne doctrine ne nous semble pas conforme aux principes.

Il est en effet impossible de considérer le transport de Paris à Bruxelles, par exemple, comme un seul et unique transport comparable à celui qui peut se faire entre Paris et Lyon. Personne ne saurait faire abstraction d'un fait aussi grave que celui de l'existence d'une frontière entre deux États, et il faut envisager séparément le transport de Paris à la frontière belge et celui de cette frontière à Bruxelles. Chacun de ces transports est soumis à une loi spéciale au même titre que celui de Paris à Alger, comprenant un transport terrestre et un transport maritime soumis l'un et l'autre à des législations diverses.

L'article 99 du Code de commerce, dans ses termes généraux, suppose toujours une interprétation de contrat. C'est, nous l'avons déjà dit, une application du principe plus général que le maître répond du fait de ceux qu'il emploie. Le voiturier subit les conséquences qui résultent d'un fait dommageable commis par son préposé. Mais comment peut-on soutenir qu'il entrera dans la pensée d'un homme raisonnable de garantir une personne d'un fait au sujet duquel il n'y aura pas de recours en garantie possible ?

Nous croyons donc qu'à tous les points de vue la nouvelle doctrine de la Cour de cassation doit être approuvée, et que son exactitude juridique ne saurait être contestée.

Nous pensons qu'il n'est pas inutile, dans une matière aussi

délicate, de donner à l'appui de la théorie que nous soutenons quelques décisions judiciaires qui ont établi les principes admis aujourd'hui par la jurisprudence en cette matière.

Entre autres nous citerons un arrêt rendu par la Cour de cassation (Chambre civile), en date du 14 août 1876. La Cour s'appuie sur l'interprétation du contrat (art. 1134 du Code civil); l'expéditeur a déclaré se soumettre aux règlements qui régissent les transports à l'étranger, et la Cour décide :

« Attendu que la clause litigieuse a pour objet, non d'exonérer l'entrepreneur de transports de la responsabilité qui lui incombe en cette qualité, mais seulement de régler d'avance et à forfait les conséquences de cette responsabilité;

« Que cette clause, qui laisse à l'expéditeur le choix entre deux modes d'évaluation et lui donne la faculté, en déclarant la valeur des marchandises expédiées, de s'assurer le remboursement intégral de cette valeur, n'est nullement en opposition avec les principes d'ordre public reçus en France;

« D'où il suit qu'en condamnant la Compagnie des chemins de fer de l'Est à rembourser intégralement la valeur de la balle de laine perdue contrairement à la clause qui, en l'absence de déclaration de cette valeur, ne donnait à Lévy le droit de réclamer qu'une indemnité de 20 thalers, ou 75 francs par 50 kilogrammes, le jugement attaqué a formellement violé l'article ci-dessus visé (1134). »

Les règlements des chemins de fer d'Alsace-Lorraine disposent que l'expéditeur ne pourra, en cas de retard dans la livraison, exiger une indemnité supérieure au prix de transport, à moins de déclarer à l'avance la somme à laquelle il estime l'intérêt qu'il a à ce que la livraison soit faite dans le délai réglementaire.

Dans un autre arrêt du 6 mars 1877, la Cour de cassation décide que l'expéditeur, n'ayant pas fixé cette somme à l'avance, ne peut obtenir plus que la valeur du prix du transport; la Cour, pour casser la décision des premiers juges, s'appuie sur la violation de l'article 1134.

Nous citerons encore un arrêt du 4 juin 1878, dans lequel la

Cour applique, pour apprécier la responsabilité d'une Compagnie française, un arrêté royal belge qui avait déterminé les conditions d'un contrat de transport passé à l'étranger :

« Attendu, dit cet arrêt, que pour résister à l'action en responsabilité dirigée contre elle par les frères Camion, destinataires, à raison de manquants constatés dans le poids des marchandises expédiées, la Compagnie de l'Est, substituée à la Compagnie du Grand-Central Belge, excipait de la disposition d'un arrêté royal belge, du 27 juin 1874, portant que les transporteurs n'ont pas à répondre du poids si les wagons arrivent à leur destination avec leur chaulage intact ;

« Que cette disposition, ayant pour objet, non d'exonérer la Compagnie du chemin de fer de la responsabilité qui lui incombe, mais uniquement de régler les conditions de cette responsabilité sans méconnaître, d'ailleurs, le droit du destinataire de prouver l'existence d'une faute imputable à la Compagnie, n'est nullement en opposition avec les principes d'ordre public reçus en France ;

« Attendu, cependant, que sans mettre en doute le fait affirmé par la Compagnie demanderesse (que les wagons employés aux transports litigieux sont arrivés à destination avec leur chaulage intact), le jugement attaqué a repoussé l'exception tirée de l'arrêté royal belge précité, par l'unique motif que cet arrêté n'était pas applicable en France et ne pouvait nuire aux droits de nos nationaux ;

« Qu'en statuant ainsi, le jugement a formellement violé l'article 1134 du Code civil ;

« Par ces motifs, casse et annule..... »

Un colis est expédié d'Alsace-Lorraine en France ; il arrive à destination avec trois mois de retard, et il est prouvé que ce retard provient de la Compagnie allemande. La Compagnie française, actionnée par le destinataire, appelle en garantie la Compagnie d'Alsace-Lorraine ; celle-ci fait des offres réelles calculées d'après sa responsabilité telle qu'elle résulte des règlements allemands.

La Compagnie française est déchargée de toute responsabilité, et les offres de la Compagnie étrangère sont déclarées bonnes et libératoires par un arrêt de la Cour de Paris en date du 4 décembre 1877.

« Considérant, dit cet arrêt, que l'expéditeur, traitant directement avec la Compagnie d'Alsace-Lorraine sur le territoire allemand pour le transport de ses marchandises de Pontoy à Nancy, s'est volontairement soumis aux règlements de ladite Compagnie, lesquels sont devenus dès lors la loi des parties; — Considérant que les règlements dont s'agit (§ 25) restreignent la responsabilité de la Compagnie à la moitié du prix de transport quand le retard n'aura pas dépassé 24 heures, et au prix total du transport quand le retard aura dépassé 24 heures, à moins que l'expéditeur se soit assuré une indemnité plus élevée en déclarant la somme à laquelle il estime l'intérêt qu'il a à ce que la livraison soit faite dans le délai réglementaire, et en consignant cette déclaration dans la colonne à ce destinée sur la lettre de voiture, comme aussi en payant une taxe supplémentaire à raison de cette garantie; — Considérant qu'une telle clause n'a point pour effet d'exonérer la Compagnie de la responsabilité qui lui incombe en la restreignant arbitrairement et par avance à la plus modique indemnité sans gradation proportionnelle à la durée du retard et à l'importance du préjudice, mais que laissant à l'expéditeur la faculté d'évaluer lui-même les marchandises expédiées et lui promettant, à la seule condition d'une taxe supplémentaire, une indemnité égale à cette évaluation, elle n'est en rien contraire aux principes d'ordre public consacrés par les lois françaises; — Considérant que Bernard, expéditeur, en signant la lettre de voiture, n'a pas fait la déclaration prescrite par les règlements susénoncés, et ne s'est pas obligé à payer la taxe supplémentaire attachée à cette déclaration; — Qu'en conséquence, il y avait lieu de déclarer valables, suffisantes et libératoires les offres de la Compagnie d'Alsace-Lorraine. »

Nous pouvons encore citer un jugement du Tribunal de Troyes en date du 22 mai 1876 qui, appliquant un tarif spécial de la

Compagnie d'Alsace-Lorraine, décharge la Compagnie française de toute responsabilité pour avaries subies par la marchandise expédiée d'Alsace.

Dans les différents monuments de jurisprudence que nous venons d'examiner, il s'agissait de marchandises d'importation, c'est-à-dire expédiées de l'étranger en France.

Le Tribunal civil de Bar-sur-Aube, jugeant commercialement, a adopté les mêmes principes relativement à un transport d'exportation. La Compagnie française est déclarée non responsable d'une avarie éprouvée sur le réseau d'Alsace-Lorraine, le règlement allemand statuant que dans l'espèce indiquée au procès il n'y avait lieu à aucune indemnité.

« Attendu qu'aux termes du règlement de la Compagnie, règlement imprimé sur la note d'expédition, et au bas duquel Abit a apposé son paraphe, il est entendu que lorsque la marchandise n'est pas assurée, l'expéditeur n'aura jamais droit, en dehors du parcours français, qu'aux indemnités fixées dans les règlements des administrations allemandes;

• Attendu qu'aux termes de ces derniers règlements, il est formellement énoncé que l'expéditeur n'a droit à aucune indemnité pour la mouille qui pourrait survenir malgré l'emploi des bâches;

« Attendu qu'il résulte, tant de l'expertise faite à Mulhouse que des autres documents soumis au Tribunal, que la cause du préjudice s'est produite sur le réseau d'Alsace-Lorraine, et non sur celui de la Compagnie de l'Est;

« Qu'il y a donc lieu de faire application de la clause du règlement allemand auquel les parties se sont référées lors de l'expédition. »

Un autre jugement du Tribunal de commerce de la Seine, du 14 février 1874, fait application des règlements et tarifs étrangers à des colis et bagages enregistrés à Paris en destination de localités étrangères.

La Compagnie française est déclarée responsable du fait de

la Compagnie étrangère, mais dans les limites de la responsabilité de cette Compagnie étrangère elle-même.

On peut enfin consulter deux jugements du Tribunal de commerce de la Seine du 14 février 1874 et du 6 octobre 1877.

Par qui une Compagnie de chemins de fer doit-elle être représentée?

Nous venons d'examiner un certain nombre de cas dans lesquels il y avait lieu de rechercher, parmi les Compagnies ayant concouru à un transport celle qui pouvait être poursuivie en justice au sujet de contestations nées à l'occasion de ce transport; examinons maintenant, la Compagnie à poursuivre étant choisie par l'expéditeur, quelle personne doit être visée dans l'assignation introductrice d'instance.

Nous ne discuterons pas une question de compétence; nous ne demandons pas, par exemple, si le Tribunal de Marseille est compétent pour juger un procès intenté par un habitant de cette ville contre la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, dont le siège social est à Paris. Nous voulons simplement déterminer contre qui l'assignation doit être faite.

La question offre de l'intérêt au point de vue du calcul des délais de distance. Si on assigne de Marseille le Directeur de Paris-Lyon-Méditerranée, le délai de huitaine de l'article 72 du Code de procédure civile se trouve augmenté, aux termes de l'article 1033 du même Code modifié par la loi du 3 mai 1862, d'un jour par 5 myriamètres. Il est inutile d'insister sur l'importance d'une pareille question pour les Compagnies au point de vue de l'instruction de l'affaire, et surtout à celui de la notification des actes d'exécution.

Ici encore nous nous trouvons en présence d'un revirement complet dans la jurisprudence, qui, après avoir été fixée dans un sens, semble aujourd'hui établie dans un sens presque complètement opposé.

Dans l'état actuel des choses, on peut valablement assigner

une Compagnie de chemins de fer dans la personne du chef d'une gare de certaine importance.

Nous avons déjà vu plusieurs fois la jurisprudence hésiter dans le choix à faire parmi les nombreux agents qui constituent le personnel d'une Compagnie de chemins de fer. Tantôt on a pris le chef de gare, tantôt le chef de train, sans que l'on puisse bien comprendre les motifs de cette désignation. On pourrait peut-être en conclure que les tribunaux ne se rendent pas un compte fort exact de la véritable situation qu'occupent les chefs de gare dans une Compagnie de chemins de fer.

Il convient tout d'abord de donner ici le texte d'un arrêt de la Cour de cassation qui précise la doctrine. (Chambre des requêtes, 2 juillet 1872.)

« Attendu que si, aux termes de l'article 69, paragraphe 6 du Code de procédure civile, les Sociétés de commerce doivent être assignées en leur maison sociale, la même Société peut avoir plusieurs maisons en divers lieux, et que, dans ce cas, elle est valablement assignée à chacune de ces maisons pour l'exécution des conventions qui y ont été contractées ;

« Attendu que l'arrêt attaqué (Caen, 22 janvier 1872) constate que la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest a, il est vrai, sa principale maison sociale à Paris..., qu'elle a, spécialement à Honfleur, un centre trop considérable d'opérations pour ne pas y être représentée ;

« Qu'en déclarant valable, dans ces circonstances, l'assignation signifiée à la Compagnie en la personne de son chef de gare à Honfleur, la Cour de Caen n'a violé aucune des dispositions de la loi invoquée par le pourvoi. »

Telle est actuellement la jurisprudence. On peut de suite se demander si, à l'occasion d'une difficulté survenue à Honfleur et dans laquelle la Compagnie de l'Ouest serait demanderesse, l'assignation pourrait être faite par le chef de gare au nom de la Compagnie, et si la jurisprudence lui reconnaîtrait le droit d'agir sans qu'il lui fût nécessaire de justifier d'un mandat exprès. Nous serions bien étonné si on nous répondait affirma-

tivement, de sorte que nous nous trouvons déjà en présence d'un agent qui peut être défendeur, mais qu'on ne saurait reconnaître comme demandeur.

Les considérations que l'on fait valoir pour la justification de cette doctrine aujourd'hui en faveur sont surtout des considérations de faits, dans lesquelles on a toujours soin d'invoquer le prétendu monopole des Compagnies de chemins de fer.

« Il faut faciliter aux particuliers les moyens de se garantir contre un monopole puissant. Forcer les plaideurs à attaquer les Compagnies à leur siège social, c'est, en fait, consacrer un déni de justice (1). »

Des considérations semblables pourraient être apportées à la tribune de la Chambre des députés ou du Sénat pour soutenir un projet de loi, et on pourrait les combattre par d'autres considérations de même ordre; mais nous pensons que les unes et les autres n'ont pas une grande valeur juridique; nous estimons que l'on a confondu deux questions fort différentes, celle du lieu dans lequel le procès peut s'engager, celle de la désignation du défendeur.

Nous ne recherchons pas quel tribunal devra juger, mais quelle personne on devra assigner. Ce n'est pas ici l'article 420 du Code de procédure civile que les partisans de la jurisprudence nouvelle semblent oublier, mais l'article 69, paragraphe 6, du même Code, dont nous pensons qu'il convient de faire l'application.

Les cahiers des charges de 1857-1859 n'imposent pas aux Compagnies l'obligation de désigner des agents ayant qualité pour les représenter; nos tribunaux décident alors que le chef de gare d'une station importante doit avoir cette qualité. Où s'arrêtera-t-on dans cet ordre d'idées? Comment établira-t-on qu'une gare est importante? Quelle sera la mesure de cette importance? le nombre des voyageurs, le tonnage reçu ou le tonnage expédié?

Qu'on puisse soutenir que de grandes Compagnies de che-

(1) Sarrut, n° 811.

mins de fer doivent être considérées comme ayant des succursales de leur principal établissement là où elles ont un grand centre d'exploitation, cela peut être admis en s'appuyant sur l'article 65 de la loi du 24 juillet 1867 qui, abrogeant l'article 43 du Code de commerce, parle des Sociétés qui ont « plusieurs « maisons de commerce situées dans divers arrondissements. »

Une Société, contrairement à ce qui a lieu pour un particulier, pourrait donc avoir à la fois plusieurs domiciles ; mais cela ne résout en aucune façon la question de savoir quelle est dans chacun de ces domiciles la personne qui a qualité pour représenter la Société.

Pour une seule Compagnie de chemins de fer, celle d'Orléans, il n'y a pas la moindre hésitation à avoir ; il existe, en vertu des statuts, un Directeur ayant qualité pour représenter la Compagnie. Les autres Compagnies sont représentées par le Conseil d'administration, qui délègue tout ou partie de ses pouvoirs à quelques-uns de ses membres, ou à un fonctionnaire supérieur ayant le titre de Directeur de la Compagnie. Dans ce cas assez général, le Directeur représente la Compagnie dans tout procès où celle-ci figure, et il agit soit en qualité de demandeur, soit en qualité de défendeur. Les Administrateurs ou le Directeur délégués par le Conseil d'administration peuvent, dans une espèce déterminée, se substituer un mandataire spécial dont le droit résulte alors du mandat qui lui est confié. Ce mandat doit-il être exprès, ou peut-on admettre qu'il résulte tacitement de la situation d'un agent et des fonctions qui lui sont attribuées ?

C'est à cette question que la jurisprudence actuelle ne craint pas de répondre affirmativement en créant des mandataires auxquels il ne manque qu'une chose, un mandat.

Non-seulement il nous semble impossible d'admettre l'existence d'un mandat tacite de cette nature, mais encore, d'après les règlements des Compagnies, ce mandat est expressément retiré aux différents employés.

Nous avons sous les yeux la collection des Ordres généraux de la Compagnie des chemins de fer de l'Est. L'Ordre général

n° 20, relatif à l'instruction et au règlement des réclamations et litiges, porte, article 17: « Les inspecteurs principaux sont autorisés à transiger jusqu'à concurrence de 500 francs, à l'exception du cas prévu dans l'article 11.

« En cas d'extrême urgence et pour des affaires dont la solution leur paraîtrait exiger de la part de la Compagnie un sacrifice supérieur à 500 francs, les inspecteurs principaux doivent demander par le télégraphe des pouvoirs spéciaux au Directeur de l'Exploitation. »

Un inspecteur principal, c'est-à-dire un agent hiérarchiquement supérieur aux chefs de gare qu'il a sous ses ordres, n'a qualité, pour engager la Compagnie dans une matière litigieuse, que jusqu'à cinq cents francs; voilà le mandat exprès dont il est investi, mandat précis, limité, qui révoque par conséquent toute espèce de mandat tacite.

Quant aux chefs de gare, l'article 20 du même ordre général décide d'une manière expresse que :

« Les chefs de gare et de station auxquels seront signifiés par huissier tous actes quelconques concernant la Compagnie, devront déclarer à l'huissier, lors de la présentation de l'exploit, qu'ils n'ont ni mission ni qualité pour recevoir des actes judiciaires ou extra-judiciaires qui doivent être notifiés au siège social, à Paris. »

Certainement, on objectera que ce règlement, tout intérieur, n'a d'autorité que sur les agents de la Compagnie, qu'il n'a pas force de loi, et qu'une personne étrangère n'a pas à s'en préoccuper.

En thèse générale l'objection est fondée, les règlements intérieurs des Compagnies n'obligent que les agents; mais ici nous sommes en présence d'une question spéciale. Nous avons besoin de pénétrer en quelque sorte dans l'intérieur d'une Compagnie: nous voulons savoir quelle personne a qualité pour la représenter en matière litigieuse: pour cela, n'est-ce pas aux statuts de cette Compagnie et à ses règlements intérieurs qu'on doit demander la solution de la question qui se pose?

Dans son ancienne jurisprudence, la Cour suprême décidait, avec beaucoup de raison selon nous, dans un premier arrêt :

« Quo s'il n'est point constaté qu'une Compagnie de chemins de fer ait établi à l'égard des tiers traitant avec elle des agents ou préposés sur la ligne de chemins de fer, chargés de la représenter et de recevoir les actions qui la concernent, cette Compagnie n'a pu être valablement assignée en la personne d'un chef de gare. » (4 janvier 1851; 26 mai 1857.)

Dans un second arrêt :

« Qu'un tel mandat n'est point attaché aux fonctions d'un chef de gare chargé du service actif, et qui n'aurait mission et capacité pour recevoir les assignations adressées à sa Compagnie qu'en vertu d'une délégation spéciale. » (5 avril 1859.)

« Il ne peut, en effet, écrit un auteur fort compétent en ces matières (1), appartenir aux juges de décider, par voie d'interprétation, qu'un mandataire a vis-à-vis des tiers des pouvoirs plus étendus que ceux que le mandant lui a confiés. »

Il nous est impossible, nous l'avons dit ci-dessus, d'établir une corrélation quelconque entre l'importance d'une station de chemins de fer et l'étendue du mandat dont le chef de gare se trouve investi.

Le chef de gare de la Bastille encaisse chaque année 1 million 200,000 francs; quelle capacité cela lui donne-t-il pour régler un litige de marchandises? Par contre, une petite gare à la frontière belge reçoit chaque année près de 500,000 francs, et sa recette en voyageurs n'atteint pas 2,000 francs; comment supposer que le chef de cette gare a qualité pour régler des affaires qui concernent la grande vitesse?

Nous pensons donc que l'on doit déclarer nulle toute assignation faite contre une personne qui n'a pas statutairement, ou en vertu d'un mandat exprès, la qualité nécessaire pour représenter la Compagnie.

Il faut appliquer ce que nous disons de l'assignation à tous

(1) Duverdy (*Contrat de transport*, n° 156).

les autres actes de la procédure. Supposons, en effet, qu'un commandement soit fait à un chef de gare, celui-ci n'a pas qualité pour ordonnancer le paiement de la somme exigée dans ce commandement, de sorte qu'on fait au nom de la loi commandement de payer à celui qui n'est pas débiteur et qui n'a pas qualité pour libérer le véritable débiteur, c'est-à-dire la Compagnie. Malgré cela, la Cour d'appel de Besançon, dans un arrêt du 14 novembre 1873, a décidé qu'un commandement à fin de saisie-exécution peut être valablement signifié à une Compagnie de chemins de fer en la personne d'un chef de gare, que l'autorité judiciaire déclare, en raison de l'importance et de la situation de cette gare, virtuellement investi des pouvoirs de ladite Compagnie à cet effet.

Cet arrêt a été cassé par la Cour suprême le 13 novembre 1875, mais par ce seul motif qu'il n'avait pas suffisamment précisé quelles circonstances avaient pu transformer la gare dont il s'agit en une véritable gare assimilable au siège social.

Il serait intéressant de rechercher par suite de quelles circonstances la jurisprudence a été amenée à abandonner son ancienne doctrine pour adopter ce nouveau système que nous nous sommes efforcé de réfuter. Nous estimons que ce revirement a été produit bien plus par des impressions et des entraînements que par des considérations juridiques.

Il n'y a en France que six grandes Compagnies, et il y a chaque année des centaines de plaideurs. Devant tous les Tribunaux, on a parlé du monopole, de la puissance exorbitante des Compagnies, de l'éloignement du siège social. On a confondu volontairement deux choses différentes, — la compétence du Tribunal local que personne ne niait, et la désignation de l'adversaire, — et on est arrivé à conclure qu'à chaque plaideur devait correspondre un contradicteur local.

En droit, nous ne connaissons qu'un précédent, et encore nous semble-t-il bien faible.

Tout le monde sait quelle importance considérable ont acquise les grandes Compagnies d'assurances. Presque toutes, ayant leur siège social à Paris, ont établi dans diverses villes de province

des représentants qui traitent en leur nom et ont qualité pour signer les polices. Les personnes qui ont traité à Lille avec le représentant d'une Société établie à Paris ont assigné devant le Tribunal de Lille le représentant lui-même, et on a admis que celui-ci pouvait être assigné au nom d'une Compagnie dont il avait la signature.

Pour les chemins de fer, on a raisonné par analogie, et on a décidé que celui qui traitait avec un chef de gare, lequel avait pu obliger la Compagnie, pouvait assigner ce même chef de gare relativement aux obligations qui dérivent de son contrat. Cependant un chef de gare n'a jamais eu la signature d'une Compagnie, et on ne peut admettre en matière de mandat de pareils raisonnements; l'analogie invoquée est d'ailleurs bien faible. Dans l'exemple que nous avons cité, tout se passe à Lille, la police d'assurances est signée à Lille par deux personnes qui y demeurent, qui restent en face l'une de l'autre; une difficulté surgit, elle est jugée à Lille. Remplaçons le directeur d'assurances par le chef de gare de Lille; celui-ci accepte une marchandise pour l'expédier à Bordeaux, un litige naît dans la Gironde, faudra-t-il assigner le chef de gare de Lille ?

Nous devons donc tenir pour établi que le demandeur, dans un procès contre une Compagnie de chemins de fer, doit assigner celle-ci en la personne de son Directeur. Il nous faut rechercher maintenant devant quel Tribunal celui-ci doit être cité.

CHAPITRE II

DU TRIBUNAL QUI DOIT CONNAITRE DE L'ACTION EN RESPONSABILITÉ.

Les Compagnies de chemins de fer sont des sociétés de commerce. Lorsque le contrat de transport est fait par un commerçant pour les affaires de son commerce, c'est un contrat commercial; lorsqu'il est fait par un non-commerçant, le contrat n'est commercial que vis-à-vis du transporteur. Dans le premier cas, le procès relatif à ce contrat de transport doit être porté devant la juridiction commerciale; dans le second cas, si le non-commerçant est demandeur, il a le choix entre les juges consulaires et les juges du Tribunal civil. La Compagnie de transport, qui est commerçante, ne peut se plaindre d'être citée devant les juges du commerce, et elle ne peut forcer le demandeur, qui n'a pas fait acte de commerce, à accepter la juridiction commerciale. En fait, on peut affirmer qu'une Compagnie de chemins de fer ne se plaindra jamais de voir le demandeur préférer le Tribunal civil aux juges du commerce. M. Sarrut conseille aux plaideurs de choisir toujours la juridiction consulaire, qui leur assure économie et célérité (1). L'auteur aurait pu ajouter qu'on a chance d'y trouver des juges qui ont été, qui seront dans la

(1) N° 801.

même audience, ou qui seront le lendemain les adversaires de la Compagnie.

M. Gervais, dans une brochure dont nous avons déjà eu occasion de parler (1), constate combien il est inexact de dire que le principe du jugement par les pairs révoque sa véritable application lorsqu'il s'agit d'un procès en responsabilité contre une Compagnie de chemins de fer.

Pour notre part, nous connaissons un chef-lieu de département où, bien que le Tribunal civil ne soit pas surchargé d'affaires, les commerçants de la ville réclament à grands cris l'établissement d'une juridiction consulaire, et quand on leur demande pourquoi, ils répondent, non sans quelque naïveté, que c'est pour plaider contre la Compagnie du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.

Nous ne craignons pas d'affirmer avec M. Gervais que les Compagnies de chemins de fer ne trouvent pas toujours, surtout dans les petites villes, devant les tribunaux de commerce, les garanties qu'une bonne organisation judiciaire doit accorder à tous les plaideurs.

Conformément à l'article 14 du Code civil, lorsque la Compagnie de transport est une Compagnie étrangère, elle peut être actionnée valablement en France, car l'étranger, même non résidant en France, peut être cité devant les tribunaux français pour l'exécution des obligations par lui contractées en France ou en pays étranger avec un Français, et nous devons ajouter contractées pour un Français par l'expéditeur. De sorte qu'un chemin de fer exploité par un État étranger, celui de l'État Belge, par exemple, est soumis à la juridiction française, et qu'un État étranger accepte une condamnation prononcée contre lui par un tribunal français à l'occasion d'un transport exécuté sur une ligne étrangère. Mais, nous l'avons déjà exposé, — et cette considération a une extrême importance, dans les procès de ce genre, — le tribunal français doit juger selon la loi étrangère.

(1) *De la Jurisdiction commerciale en matière de transport*, par M. Ernest Gervais, avocat; Paris, 1867.

Pour nous résumer, les procès en matière de transport sont tantôt de la compétence des tribunaux civils, tantôt de la compétence des tribunaux de commerce.

Le demandeur doit chercher d'abord devant quelle juridiction il veut assigner, puis devant quel tribunal de cette juridiction.

Il peut, le procès étant civil ou commercial, assigner devant le tribunal du domicile du défendeur.

Lorsque le procès est commercial, certains tribunaux autres que celui du domicile du défendeur deviennent compétents en vertu de l'article 420 du Code de procédure civile.

Nous diviserons en trois sections l'étude de ces règles sur la compétence : la première pour les procès civils ou commerciaux, les suivantes pour les procès commerciaux seulement.

PREMIÈRE SECTION.

Compétence du Tribunal du domicile du défendeur.

L'article 69, paragraphe 6, du Code de procédure civile dit que les maisons de commerce doivent, tant qu'elles existent, être assignées en leur maison sociale, et aux termes de l'article 59 du même Code, en matière de société, le défendeur doit être assigné devant le juge du lieu où la Société est établie.

En se plaçant au point de vue du législateur, on doit poser en principe qu'il est nécessaire de placer les tribunaux compétents à proximité des plaideurs. Rien de plus nécessaire pour la bonne administration de la justice. En réglant la compétence des tribunaux, le législateur s'est préoccupé de cette idée fondamentale; il prend soin de désigner, pour connaître d'une affaire, le tribunal où, d'après les circonstances, on peut présumer que l'affaire sera plus facile à instruire. Ainsi, en matière de succes-

sion, c'est le tribunal du lieu où la succession s'est ouverte qui connaîtra des procès relatifs à cette succession ; en matière personnelle, c'est le tribunal du domicile du défendeur.

En matière commerciale et devant les tribunaux de commerce, le législateur a voulu augmenter encore le nombre des tribunaux compétents pour connaître d'une affaire, ainsi que nous l'expliquerons dans les sections 2 et 3.

Sous l'influence des idées que nous venons d'indiquer, la jurisprudence, lorsqu'il s'agit de procès relatifs à une opération de transport, a cru devoir, dans l'intérêt des demandeurs, multiplier, peut-être outre mesure, le nombre des tribunaux compétents.

Ainsi, elle décide aujourd'hui qu'une Compagnie de chemins de fer est valablement assignée à un siège d'opérations principal (une gare) dont l'administration agit judiciairement au nom de la Compagnie, en signifiant des sommations et en sollicitant des expertises. (Cassation, 16 janvier 1861.) En même temps, rien ne semble limiter le nombre des établissements que l'on peut considérer comme les succursales d'une Compagnie.

Nous avons à dessein souligné le mot aujourd'hui, car pendant longtemps la Cour de cassation avait adopté un système différent, le seul encore, selon nous, qui soit d'accord avec les textes de nos lois.

M. Duverdy écrivait en 1861 (1) qu'une Compagnie ne peut être assignée qu'en la personne du mandataire qui a qualité pour la représenter, et qu'il n'appartient pas aux juges de décider, par voie d'interprétation, que tel ou tel agent d'une Compagnie peut être considéré comme revêtu implicitement d'un pareil mandat :

« On en arriverait à permettre d'assigner dans la personne des ingénieurs, des agents commerciaux et peut-être même des employés inférieurs. Ce serait jeter le désarroi dans les Compagnies et rendre leur administration impossible. Aussi faut-il hautement approuver la Cour de cassation d'avoir ré-

(1) *Contrat de transport*, n° 156.

sisté à la tendance de certains tribunaux et d'avoir avec fermeté maintenu les vrais principes. »

L'auteur ne pourrait plus adresser les mêmes éloges à la Cour suprême.

Nous avons déjà combattu la doctrine qui permet d'assigner un chef de gare; nous soutenons maintenant qu'en dehors des cas prévus par l'article 420, une Compagnie ne peut être assignée qu'en la personne de son Directeur, et que cette assignation doit être faite devant le Tribunal du siège social de la Compagnie.

En méconnaissant ce principe fondamental, la jurisprudence arrive à des conséquences singulières; elle remplace la loi par des appréciations. Ainsi, il avait été jugé que le chef de gare d'une station de l'importance d'Épinal, par exemple, pouvait représenter la Compagnie des chemins de fer de l'Est, et que l'on pouvait dès lors assigner devant le Tribunal de cette ville la Compagnie, dont le siège social est à Paris.

Cette décision a été cassée, il est vrai, par la Cour suprême, mais par ce motif qu'on n'avait pas tenu compte dans l'assignation des délais de distance.

Nous ne revenons pas sur la difficulté qui se présente lorsqu'il s'agit de décider quelle sera la personne qui pourra être considérée comme le représentant d'une Compagnie. La jurisprudence fait un choix qu'il est impossible de justifier par des arguments juridiques. Mais après avoir fait ce choix, après avoir reconnu en la personne du chef de gare d'Épinal, pour rester dans l'exemple précédent, l'aptitude nécessaire pour représenter la Compagnie de l'Est, elle décide qu'il y a lieu de tenir compte des distances qui séparent Épinal du siège social.

Or, si à Épinal la Compagnie de l'Est doit être considérée comme ayant une succursale de son principal établissement, et dans cette succursale un agent ayant qualité pour la représenter, on n'a plus à se préoccuper du véritable siège social, et l'assignation devrait être faite dans le délai de huit jours. Nous n'avons pas besoin d'ajouter que si on admet cette conséquence, on se heurtera à une difficulté immédiate : le chef de gare,

qui se trouvera investi sans le savoir, et par ministère d'huisier, de pouvoirs qu'il n'a jamais eus, qu'on n'a jamais eu dessein de lui donner, ne saura comment répondre; il devra demander des instructions au siège social, et la question des délais s'impose.

Assurément il est possible d'admettre qu'une Compagnie de chemins de fer ait plusieurs maisons sociales; dans son Traité sur le transport des marchandises par chemins de fer, n° 813, M. Sarrut dit que, « dans chaque grande gare, la Compagnie semble résider en personne. »

En matière de droit, plus encore qu'en toutes autres, il n'est pas bon de se fier aux apparences et de dire: la Compagnie semble résider dans un endroit ou dans un autre. La Compagnie réside là où elle est établie, là où se trouve son principal établissement.

On discute sur ce mot en disant qu'une grande gare est un principal établissement. Une seule Compagnie a donc plusieurs principaux établissements? Que devient alors le sens du mot principal, *princeps*, le premier, celui qui passe avant tous les autres? Une Société n'a qu'un principal établissement; tous les autres, quelle que soit leur importance, ne viennent qu'après celui-là.

Selon nous, il faut absolument, pour rester dans les termes de la loi, s'arrêter à la doctrine que la Cour de cassation, dans un arrêt du 4 mars 1845, formulait ainsi avec une parfaite netteté :

« Quelle que soit l'importance d'un établissement commercial créé par une Compagnie anonyme de chemins de fer, il n'en est pas moins vrai que les statuts de cette Société ont fixé le siège de la Société et le centre de son administration. C'est, dès lors, cet établissement qui est la maison sociale et le principal établissement, et d'après les articles 59 et 69 du Code de procédure civile, c'est devant le juge du lieu désigné par les statuts, lieu du domicile de la Compagnie, qu'elle doit être assignée. C'est à tort que l'on soutiendrait qu'une Société doit avoir autant de domiciles commerciaux qu'elle a

d'établissements. Une Société est un être moral, dont la condition, sous le rapport du domicile, est déterminée par les articles 103 et suivants du Code civil. •

Nous avons vainement cherché dans la jurisprudence nouvelle des considérations plus fortes, plus décisives et capables de renverser celles de l'arrêt qui précède.

Les arguments que l'on fait valoir pour soutenir la doctrine nouvelle peuvent être excellents pour l'avenir et déterminer le législateur à modifier contre les Compagnies de chemins de fer la disposition des articles 59 et 69; mais ils ne sauraient prévaloir contre ces articles eux-mêmes tant que ces derniers subsisteront.

On ne doit pas non plus exagérer les inconvénients de la doctrine que nous soutenons, et croire que tous les procès contre une Compagnie de chemins de fer devraient être jugés au siège social de la Compagnie, à Paris pour toutes les grandes Compagnies, sauf la Compagnie du Midi dont le siège social est à Bordeaux.

Les procès en matière de transport sont le plus souvent des procès commerciaux, et dès lors l'article 420 (procédure civile) donne au demandeur le choix entre plusieurs tribunaux.

DEUXIÈME SECTION

Tribunal dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée.

Cette seconde section et la suivante ne s'occupent, nous l'avons dit, que du cas où le procès est commercial et porté devant les juges du Tribunal de commerce.

En cette matière, c'est l'article 420 (procédure civile) qui fait loi. Outre la compétence du tribunal du domicile du défendeur, nous trouvons encore deux autres tribunaux qui sont compé-

tents en vertu des paragraphes 2 et 3 de cet article qu'il nous reste à examiner.

Il est de jurisprudence que l'article 420 doit s'appliquer non-seulement en cas de vente ou d'achat de marchandises, mais encore à tous les cas de contestations commerciales. (Cour de cassation, 13 mai 1857.)

D'après le paragraphe 2 de l'article 420, est compétent en matière commerciale le tribunal de l'arrondissement dans lequel la promesse a été faite et la marchandise livrée. Tout le monde s'accorde à reconnaître qu'il est nécessaire que les deux conditions se trouvent réunies. Si la promesse est faite dans un lieu et la marchandise livrée dans un autre, aucun des tribunaux de ces deux arrondissements ne sera compétent.

Par ces mots, *le lieu où la promesse a été faite*, quand il s'agit d'un contrat de transport, c'est le lieu d'expédition que l'on entend, c'est-à-dire le lieu où le contrat est passé; mais que faut-il entendre par ces mots, *le lieu où la marchandise a été livrée*?

Si on décide qu'il s'agit ici de la livraison au destinataire, comme le contrat de transport suppose nécessairement une marchandise expédiée d'un endroit pour être livrée dans un autre, il faudra décider que le paragraphe 2 de l'article 420 ne doit pas s'appliquer à une contestation relative à un transport. Cette conséquence est admise par M. Sarrut (1), et le raisonnement sur lequel s'appuie cette doctrine ne manque pas d'une certaine subtilité.

On établit d'abord que le mot « *marchandise* » désigne tout ce qui peut faire l'objet d'un trafic; c'est un mot générique, c'est la chose commerciale, c'est aussi le commerce lui-même. (Cassation, 26 février 1839). Or, en matière de transport, la marchandise à vendre n'est pas un objet matériel; la marchandise c'est le travail du transporteur, et, pour celui-ci, livrer sa marchandise c'est exécuter le transport qui lui a été confié.

Dans un contrat de transport, la promesse du voiturier est de se charger d'un transport: l'objet du contrat n'est pas la

(1) Sarrut, n° 282.

marchandise elle-même; c'est à l'occasion de cette marchandise que le contrat est fait, mais l'expéditeur paye, non pour cette marchandise, mais pour qu'on la lui transporte.

A quel moment y aura-t-il livraison? c'est-à-dire à quel moment la chose qui fait l'objet du contrat passe-t-elle des mains d'une partie dans celles de l'autre partie? Quand le transporteur reçoit le colis, il est mis à même d'exécuter ce qu'il a promis; mais l'exécution de l'obligation n'est accomplie qu'après le transport effectué. C'est donc à destination que le voiturier fait livraison de ce qu'il a promis.

La promesse a donc été faite dans un lieu, la livraison a été effectuée dans un autre; la concordance prévue par le dernier paragraphe de l'article 420 n'existe pas, et on doit forcément conclure qu'en matière de transport cet article 420 est inapplicable.

La jurisprudence, relativement à cette application du paragraphe 2 de cet article 420 en matière de transport, fait une distinction.

Lorsque le débat s'engage entre l'expéditeur et la Compagnie, la jurisprudence admet la compétence du tribunal du lieu de l'expédition. Si le débat a lieu entre le destinataire et la Compagnie, l'article 420, paragraphe 2, n'est plus applicable. Dans cet ordre d'idées, la Compagnie est vis-à-vis de l'expéditeur considérée comme ayant fait livraison lorsqu'elle a pris le colis et que celui-ci est sorti des mains de l'expéditeur. (Cour de cassation, 29 avril 1856.) Au contraire la livraison n'est faite à l'égard du destinataire que lorsqu'il a reçu livraison. (Cour de cassation, 13 juin 1867.)

Nous ne pensons pas que cette distinction puisse être maintenue. En effet, l'obligation du voiturier est une, et la même vis-à-vis de l'expéditeur et du destinataire. On ne peut donc admettre qu'il y ait deux livraisons successives et distinctes : le voiturier livrant à l'expéditeur ce qui fait l'objet de son industrie à lui voiturier, un transport à exécuter. — puis le destinataire recevant à son tour l'objet transporté.

En d'autres termes, cette distinction supposerait que le voi-

turier a fait deux promesses distinctes : à l'expéditeur, de se charger du transport et de prendre le colis, — au destinataire, d'exécuter le transport. Or, nous savons qu'une seule promesse a été faite, qu'elle profite également à l'expéditeur et au destinataire, qui à eux deux ne forment qu'une partie dans le contrat de transport.

Quelque ingénieuse que soit la théorie que nous venons d'exposer, et peut-être même à cause de sa trop grande subtilité, nous pensons qu'on peut faire de l'article 420, paragraphe 2, une interprétation un peu plus large. Pour nous, le lieu où la marchandise est livrée est celui où l'objet que les parties contractantes ont en vue passe des mains de l'une dans celles de l'autre. Le tribunal compétent sera donc le tribunal dans le ressort duquel se trouvera la gare expéditrice.

Pour bien comprendre le sens et la portée de l'article 420, il faut d'abord en faire une application au contrat de vente.

Un négociant de Paris vend dix balles de coton à Pierre. Le contrat de vente est fait à Paris. Pour la livraison deux hypothèses se présentent : Pierre doit-il prendre livraison de ses cotons au Havre ? dans ce cas, ni le Tribunal de commerce de la Seine ni celui du Havre ne pourront être compétents pour un procès relatif à cette vente. Pierre doit-il au contraire prendre ses cotons à Paris dans le magasin de son vendeur ? le Tribunal de commerce de la Seine sera compétent, car le contrat et la livraison ont été faits à Paris.

Quel est, en second lieu, le motif qui a inspiré le législateur ? C'est évidemment celui-ci : là où le contrat a été fait, là où il s'est réalisé, le Tribunal pourra plus facilement être renseigné sur les circonstances particulières de ce contrat, et les parties ne peuvent se plaindre de plaider là où elles ont traité. C'est souvent le fait même de la livraison qui donne lieu à la difficulté ; le législateur s'est donc à juste titre, préoccupé de la livraison et du lieu de la livraison, c'est-à-dire, d'une manière générale, du lieu où s'exécute le contrat, et, plus exactement, du lieu où les parties réalisent leur contrat.

S'il s'agit d'un transport, on ne peut exactement préciser le

lieu où le contrat se réalise. L'expéditeur stipule que le voiturier prendra un colis et le portera ; la première partie de l'exécution du contrat n'est-elle pas dans le fait par le voiturier de prendre le colis ? Sans doute, tant que la remise au destinataire n'a pas été effectuée, on peut dire qu'il n'y a pas absolument livraison, c'est-à-dire exécution complète du contrat ; mais dès que le voiturier a reçu le colis, les parties, en vertu du contrat, se trouvent dans une situation toute nouvelle et très-différente de celle qui existait auparavant.

On peut soutenir que pour le transporteur la marchandise c'est le transport lui-même. Cependant on est bien obligé de reconnaître qu'il faut un peu forcer le sens des mots pour décider que la livraison de la marchandise c'est l'exécution d'un transport, et l'expéditeur est au moins aussi exactement dans les termes de l'article 420 lorsqu'il dit que la remise de ses colis au voiturier est une livraison de marchandises.

On doit donc admettre que, dans l'article 420, la pensée du législateur a été de rechercher le lieu où l'objet à l'occasion duquel une opération commerciale était conclue, passait des mains d'une des parties dans celles de l'autre partie. Pour un contrat de transport, ce lieu est celui de l'expédition. Si, dans un transport, il y a deux livraisons comme dans un contrat de dépôt, le lieu de la deuxième livraison n'est pas celui où le contrat a été passé ; par conséquent le tribunal de ce lieu ne saurait être compétent ; il n'en reste plus qu'un qui puisse, en vertu de l'article 420, paragraphe 2, connaître du litige, celui du lieu d'expédition.

Qui maintenant peut invoquer cette compétence ? est-ce seulement l'expéditeur ? Évidemment, non. L'expéditeur et le destinataire ne font dans le contrat de transport qu'une seule partie opposée au voiturier ; le destinataire peut exercer l'action que l'expéditeur aurait pu intenter lui-même.

Nous sommes donc disposé à conclure que l'expéditeur et le destinataire peuvent assigner le Directeur d'une Compagnie de chemins de fer devant le Tribunal de commerce du lieu où l'expédition a été faite. Les termes de l'article 420, paragraphe 2, ne

contredisent pas cette interprétation, et les motifs qu'on peut invoquer pour l'expliquer nous semblent identiquement les mêmes que ceux qui ont inspiré le législateur.

Comme une Compagnie de chemins de fer est, en vertu de son cahier de charges, obligée d'accepter tous les transports qui lui sont demandés, on peut soutenir qu'elle est dans un état permanent de promesse, de sorte « qu'elle a promis de transporter, sans qu'elle ait à donner son consentement au moment où la marchandise lui est présentée, car elle avait donné ce consentement à l'avance ; le refus d'exécuter la promesse n'empêche pas la promesse d'exister (1). »

Il est déjà assez singulier d'admettre qu'une Compagnie, qui refuse formellement d'exécuter un transport, n'en doive pas moins être considérée comme ayant promis d'exécuter ce transport ; mais il est encore plus difficile d'admettre que, dans ce cas, le refus d'accepter prise en charge ou livraison à la gare expéditrice n'empêche pas la double condition de l'article 420, paragraphe 2, de se réaliser. Cependant la Cour de Caen, dans un arrêt du 15 juin 1860, l'a ainsi décidé ; il nous semble que cet arrêt a méconnu des règles précises, formulées dans les cahiers des charges.

Les Compagnies sont en effet, et nous l'avons déjà vu, dispensées de se charger du transport de masses indivisibles pesant plus d'un certain poids. Bien plus, le transport de marchandises dangereuses, telles que la glycérine, leur est interdit. Si un expéditeur voulait imposer à une Compagnie un transport de marchandises de cette nature, le procès qui résulterait de ce conflit ne saurait être jugé par le Tribunal du lieu d'expédition, puisqu'il n'y a eu ni expédition ni contrat relatif à cette prétendue expédition. Un tel procès ne pourrait être porté que devant le Tribunal du siège social de la Compagnie.

On voit donc qu'il n'est pas exact de dire que les Compagnies de chemins de fer soient tenues d'effectuer tous les transports, puisque les cahiers des charges font des exceptions et

(1) Sarrut, n° 823.

même des interdictions. Si une Compagnie refuse d'exécuter un transport, la question en litige est de savoir si cette Compagnie ne méconnaît pas les obligations qui résultent pour elle de son cahier des charges, ou si au contraire sa prétention est fondée.

Il n'y a pas de contrat, puisque la Compagnie refuse d'en accepter un; il n'y a pas livraison d'aucune sorte, puisque la marchandise est restée dans les mêmes mains, celles du détenteur primitif de la marchandise. C'est devant le Tribunal du domicile du défendeur, au siège social de la Compagnie, qu'on devra décider si la Compagnie était ou n'était pas tenue d'exécuter le transport.

L'arrêt de la Cour de Caen dit, dans ses considérants, que « S'il est vrai que les marchandises n'ont pas été mises en la possession de la Compagnie du chemin de fer, ce défaut de livraison vient du refus de la Compagnie de les recevoir, et qu'elle ne peut invoquer en sa faveur son propre fait. »

Ce système d'argumentation serait en effet inadmissible s'il s'agissait d'une défense au fond; mais on avait d'abord à régler une simple question de compétence. Ce qu'il importait au Tribunal, c'était de vérifier si les conditions voulues par l'article 420 étaient remplies; comme elles ne l'étaient pas, il y avait lieu de déclarer l'incompétence et de renvoyer les parties à se pourvoir devant leurs juges naturels.

Peut-être objectera-t-on que les procès de cette nature ont besoin d'une prompt solution et que l'obligation pour l'expéditeur de plaider au siège social de la Compagnie lui cause un grand préjudice. On pourrait développer cette thèse en révision de législation, faire décider que les Compagnies de chemins de fer seront tenues d'avoir, dans un certain nombre de gares, des agents ayant qualité pour les représenter, de manière qu'elles puissent être valablement assignées là où elles ont un établissement important.

Les questions concernant la formation, l'organisation de la Société, pourraient être spécialement réservées au Tribunal du siège social; mais nous n'avons pas à faire la loi, et le pouvoir judiciaire ne peut qu'interpréter la loi sans la modifier, sous pré-

texte qu'elle ne répond plus aux besoins nouveaux d'un nouvel ordre de choses.

TROISIÈME SECTION.

Tribunal dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué.

Nous avons vu que le destinataire ne peut invoquer le paragraphe 2 de l'article 420 pour assigner le voiturier devant le Tribunal de commerce du lieu de destination; mais ce droit lui est accordé par le paragraphe 3 du même article lorsque l'expédition a été faite en port dû.

Remarquons que l'article 420 se sert de ces expressions: le lieu dans lequel le paiement *devait* être effectué. Dans la pensée du législateur, il n'est donc pas nécessaire que ce prix ait été payé, et même on peut soupçonner que le législateur a surtout pensé aux contestations qui naissent à l'occasion de ce paiement dont le débiteur ne veut pas s'acquitter.

Une expédition est faite de Paris à Angers: le destinataire refuse de recevoir livraison et de payer le prix du transport qui est encore dû. La Compagnie de chemins de fer, pour obtenir le paiement, ne peut, nous l'avons déjà dit, assigner que l'expéditeur avec lequel elle a traité. Cet expéditeur habite Paris; mais la Compagnie peut, si elle le juge convenable, l'assigner devant le Tribunal de commerce d'Angers, parce que c'est le lieu où, d'après la convention des parties, le paiement devait être effectué. (Arrêt de la Cour de Paris du 20 mars 1869, qui infirme un jugement du Tribunal de commerce de la Seine.)

Au point de vue de la compétence des Tribunaux, il est favorable à l'expéditeur que le transport soit fait en port payé, car, en cas de procès avec la Compagnie, il est certain de ne point être assigné devant le Tribunal du lieu de destination, c'est-à-

dire loin de chez lui. Mais au contraire, pour le destinataire, il est favorable que le transport soit fait en port dû, car le litige qui pourra survenir sera plaidé devant le Tribunal du lieu de destination, c'est-à-dire près de lui.

Lorsqu'il y a plusieurs Compagnies poursuivies à l'occasion d'un même procès, la demande ayant été intentée contre l'une d'elles, si les autres sont appelées en garantie par des recours successifs, on doit appliquer les articles 175 et 176 du Code de procédure civile.

Si le demandeur n'obtient pas condamnation contre la Compagnie qu'il a poursuivie d'abord, et s'il se croit en droit d'en actionner une autre qui a concouru au même transport, il doit se résoudre à suivre un nouveau procès qui sera jugé d'après les règles ordinaires.

Lorsqu'il a été question d'un procès né à l'occasion d'un transport effectué par plusieurs Compagnies, nous avons eu soin de distinguer :

1° Le cas où il s'agit d'une contestation entre l'expéditeur ou le destinataire, d'une part, et une des Compagnies qui ont concouru au transport, d'autre part ;

2° Le cas où il s'agit du recours de ces diverses Compagnies les unes contre les autres.

Nous avons exposé les règles qui nous paraissent fixer la compétence. Dans le premier cas, il nous reste à examiner la question des recours successifs des Compagnies les unes vis-à-vis des autres. Mais ici, nous l'avons dit à plusieurs reprises, nous nous trouvons non plus seulement en présence du droit commun et des dispositions générales de nos Codes, mais aussi nous rencontrons des règles spéciales résultant d'un contrat intervenu entre les Compagnies.

Maintenant nous allons donner quelques explications au sujet de ce contrat que nous avons déjà bien des fois mentionné et qui, dans les rapports réciproques des Compagnies, joue un rôle considérable.

Nous donnerons au paragraphe qui va suivre le titre même du document que nous avons dessein d'analyser.

Des règles à suivre pour la transmission des marchandises et le règlement des réclamations.

Frappés des difficultés que présentaient la transmission d'une marchandise et le règlement du prix de transport, lorsque l'itinéraire à suivre par cette marchandise empruntait plusieurs réseaux et qu'en cours de route survenait le moindre incident, les représentants de plusieurs Compagnies françaises cherchèrent, en 1863, à formuler pour leurs propres agents un ensemble de dispositions qui porte le titre de : *Règles à suivre pour la transmission des marchandises et le règlement des réclamations*, et qui, par abréviation et dans la pratique, est connu; nous l'avons dit, sous le nom de *Règles à suivre*.

Les auteurs de ce travail avaient en vue un double but :

- 1° Placer le destinataire d'une marchandise en face d'une seule Compagnie, de manière que les questions relatives à la livraison de cette marchandise fussent rapidement résolues;
- 2° Obtenir, par l'observation de dispositions d'ordre intérieur et sans intervention des Tribunaux, le règlement des pertes subies sur le prix d'un transport.

Les *Règles à suivre* ont été déjà plusieurs fois modifiées par un accord réciproque des parties contractantes; la dernière édition porte la date du 1^{er} novembre 1878.

Les Compagnies françaises qui ont pris part à ce contrat sont au nombre de neuf :

Est, Midi, Nord, Orléans, Ouest, Paris-Lyon-Méditerranée, le chemin de fer de Ceinture, les Charentes (31 mars 1874), les Dombes (14 août 1875).

Un grand nombre de Compagnies étrangères ont accédé à ce contrat : La Haute-Italie (14 août 1877), la Suisse occidentale (juillet 1867), les chemins belges appartenant à l'État et onze autres Sociétés belges; enfin les chemins de fer de l'État néerlandais sont entrés dans la convention le 6 février 1874.

Les *Règles à suivre* comprennent trente-six articles et sont divisées en six paragraphes :

- 1° Responsabilités et réserves (art. 1 à 9) ;
- 2° Partage des indemnités (art. 10 à 17) ;
- 3° Autorisations réciproques (art. 18 et 19) ;
- 4° Concessions réciproques (art. 20 à 23) ;
- 5° Transmission et instruction des réclamations (art. 24 à 35) ;
- 6° Procès (art. 36).

Il n'entre pas dans le cadre de notre travail de faire ici une étude approfondie de cet important document qui comprend des dispositions spéciales à l'exploitation des chemins de fer ; nous n'examinerons que celles qui touchent au règlement des litiges et qui sont particulièrement dérogatoires au droit commun.

L'article 36 et dernier du contrat, qui forme à lui seul le 6° paragraphe placé sous la rubrique *Procès*, décide que plusieurs Compagnies ayant été mises en cause, le montant de la condamnation prononcée contre elles ou contre une seule, devra être réparti entre les Compagnies intéressées, en prenant pour base les dispositions des *Règles à suivre*.

On voit donc que si le Tribunal, faisant application des principes que nous avons exposés précédemment, déclarait responsable du dommage une seule des Compagnies poursuivies, celle-ci pourrait, en s'appuyant sur les *Règles à suivre*, exiger des autres Compagnies le remboursement d'une partie de la condamnation.

Prenons, pour nous faire comprendre, deux exemples qui se rapportent à des marchandises dénommées aux *Règles à suivre*.

Une meule de moulin et un ballot d'étoffes ont été transportés successivement par deux Compagnies. Quand les colis sont présentés aux destinataires, la meule est écornée, l'étoffe est percée par les coups de crochet du camionneur. Ce sont des avaries extérieures, et nous savons que, si des réserves n'ont pas été faites au moment de la transmission, ces avaries demeurent sous la responsabilité du dernier voiturier. Le Tribunal condamnera ce dernier voiturier seul à payer le dommage causé par ces avaries.

Mais l'article 12 des *Règles à sucre* est ainsi conçu : « Les indemnités pour les écornures aux meules et pour les coups de crochet sur les marchandises ayant parcouru deux lignes de chemins de fer ou plus, sont supportées par parties égales par les Compagnies ayant participé au transport. »

Cette règle ne s'applique pas contre les Compagnies intermédiaires, mais seulement contre les Compagnies de chargement et de déchargement lorsqu'il s'agit de transports par wagons plombés.

Il est donc inutile de rechercher à quel moment les avaries de cette nature ont été produites. Alors même qu'il serait établi que les coups de crochet ont été donnés au moment du déchargement, la Compagnie expéditrice serait tenue vis-à-vis de la Compagnie destinataire de payer la moitié de l'indemnité. Elle supporte la responsabilité résultant du fait d'un agent qui n'est pas le sien ; mais, à charge de revanche, elle sera dans une autre affaire déchargée de tout ou partie de la responsabilité que lui imposerait la faute commise par un de ses propres agents.

Nous avons exposé que les avaries intérieures sont présumées faites par le voiturier de départ, qui jusqu'à preuve contraire doit être considéré comme ayant reçu les marchandises en bon état ; mais s'il était prouvé que l'avarie intérieure résulte du fait du deuxième voiturier, c'est celui-ci qui, d'après les principes, devrait en subir les conséquences, et le Tribunal le condamnerait au paiement total de l'indemnité due.

Mais l'article 13 des *Règles à sucre* porte qu'entre les Compagnies l'acceptation des marchandises sans réserves au point de transmission n'implique pas pour la Compagnie cédante décharge des conséquences des avaries intérieures.

• Les indemnités qui pourront être payées dans ce cas seront supportées par les Compagnies ayant concouru au transport, au prorata des kilomètres parcourus, quelle que soit l'appréciation des experts. »

Cette première partie de la disposition implique, de la part de la Compagnie cédante, renonciation au droit d'invoquer la pres-

cription de l'article 105, article sur lequel nous ne nous sommes pas encore expliqué.

Le troisième alinéa de cet article 13 peut présenter une certaine difficulté; il est ainsi conçu :

« Toutefois, dans le cas où la teneur du rapport de l'expert permettrait de faire remonter la responsabilité de l'avarie intérieure ou de la mouille à un *premier transporteur étranger aux présentes conventions*, la Compagnie destinataire ne devra transiger qu'après avoir obtenu l'autorisation de la Compagnie expéditrice. »

La disposition qui précède reçoit son application dans le transport des marchandises qui viennent d'outre-mer. Des cotons en balles sont refusés à Mulhouse pour mouille intérieure; il y a expertise; les experts déclarent que la mouille a été produite par de l'eau salée; les chemins de fer ne sont donc pas coupables au moins du fait direct, et il y a lieu de faire des recherches qui portent sur une période antérieure à la remise qui leur a été faite.

Entre Compagnies qui ne sont pas liées l'une à l'autre par la convention dont nous nous occupons, le règlement des difficultés qu'elles peuvent avoir doit évidemment se faire d'après les principes du droit commun.

Il s'agit ici d'avaries intérieures; il faut supposer que des réserves ont été faites contre la Compagnie cédante; car celle-ci, étrangère à la convention, pourrait dire: Je vous ai livré la marchandise, le prix est payé (article 105), il n'existe plus de recours possible contre moi.

Ces réserves au contraire ayant été faites, d'après les principes c'est la Compagnie expéditrice qui est présumée l'auteur de ces avaries intérieures. Elle n'est déchargée de la responsabilité qu'à la condition de prouver que les avaries ne proviennent pas de son fait. Des termes de l'article 13 des *Règles à suivre* on pourrait induire que les Compagnies liées par la convention renoncent, vis-à-vis d'une Compagnie étrangère, au droit d'invoquer cette présomption, puisqu'il faut que le rapport de l'expert

permette de faire remonter la responsabilité au premier transporteur.

Il n'est pas possible d'admettre cette manière de voir, car la Compagnie étrangère, pour invoquer cette prétendue renonciation au droit commun de son adversaire, devrait s'appuyer sur une disposition d'un contrat auquel elle n'a pas participé et qui n'a par conséquent vis-à-vis d'elle aucun effet.

Nous pensons que, lorsqu'un transport a été commencé par une Compagnie étrangère aux *Règles à suivre* et continué par des Compagnies liées par ce contrat, les indemnités dues pour avaries intérieures doivent, lorsque des réserves ont été faites, être supportées en entier par la Compagnie expéditrice, sans qu'il soit besoin de faire aucune preuve contre elle, et que celle-ci ne peut s'affranchir de cette responsabilité qu'à la condition de prouver qu'elle n'est pas l'auteur des avaries.

L'article 13 ne s'appliquera qu'entre les Compagnies qui ont adhéré aux *Règles à suivre*. On peut d'ailleurs dire d'une manière générale que le but de cette convention, c'est la réciprocité. Placées sans cesse vis-à-vis les unes des autres, tantôt expéditrices et tantôt destinataires, les Compagnies se font des concessions mutuelles que ne sauraient réclamer des Sociétés étrangères au contrat.

Les difficultés qui sont soulevées à l'occasion d'un transport sont fréquentes; mais le plus grand nombre n'arrivent pas jusque devant le juge; elles sont résolues par des transactions conclues à l'amiable entre la Compagnie et le réclamant.

Déjà nous avons eu occasion de dire que des règlements intérieurs et spéciaux à chaque Compagnie donnent qualité à certains agents pour conclure des transactions de cette nature, lorsqu'il s'agit d'affaires de minime importance. Mais les Compagnies ont été bien plus loin, et nous rencontrons une disposition qui montre combien, d'une manière générale, elles sont disposées à consentir des transactions.

Après avoir donné à ses agents les pouvoirs dont nous venons de parler, chaque Compagnie confère aux agents de celles

qui lui sont associées des pouvoirs analogues. L'article 18 des *Règles à suivre* s'exprime ainsi :

« Les Compagnies se donnent réciproquement pouvoir pour transiger jusqu'à concurrence de 300 francs, au mieux de leurs intérêts et sans autorisation préalable de la Compagnie cédante, pour toutes les réclamations relatives à des manquants, retards ou avaries. »

Mais, lorsqu'il peut être constaté que l'avarie ou le manquant résulte du fait de l'expéditeur, la Compagnie destinataire doit avant toute transaction en référer à la Compagnie cédante.

Manquants, retards ou avaries, ces trois mots comprennent la presque totalité des litiges qui peuvent surgir au moment de la livraison d'une marchandise. Lorsqu'il y a lieu de procéder à la vente d'objets refusés par le destinataire et d'user du droit accordé au voiturier par l'article 106 du Code de commerce, « la Compagnie détentrice d'objets provenant d'une autre Compagnie ne doit en provoquer la vente qu'après en avoir référé à la Compagnie expéditrice, qui a la faculté de demander le retour de ces objets, à moins que le retard apporté à la vente par une demande d'instruction ne puisse causer un préjudice grave aux ayants-droit.

« Le produit de la vente est appliqué proportionnellement et jusqu'à due concurrence, aux débours faits par les Compagnies qui ont concouru au transport.

« Si le solde ne couvre pas les frais du transport, le déficit doit être partagé entre les Compagnies au prorata des taxes revenant à chacune d'elles. » (Art. 19 des *Règles à suivre*.)

Toujours dans le but d'éviter les procès, les Compagnies s'interdisent tout recours les unes contre les autres, lorsque la somme à réclamer est inférieure à 5 francs; mais, lorsqu'il s'agit d'une erreur de taxe, la réclamation peut être faite pour une somme supérieure à 0 fr. 50 c. (Art. 20 et 21 des *Règles à suivre*.) C'est en vue d'assurer la plus grande régularité possible dans le calcul des taxes que les Compagnies se signalent les unes aux autres les différences supérieures à 0 fr. 50 c., tan-

dis qu'elles étendent à 5 francs le chiffre des pertes dont elles s'interdisent la reprise réciproque.

Dans le même ordre d'idées (art. 23), les Compagnies ne peuvent se réclamer entre elles des droits de magasinage; mais si les marchandises ont dû être conservées dans les wagons, la Compagnie destinataire a le droit de réclamer le loyer de ces wagons qu'elle est elle-même obligée de payer.

Après avoir précisé tout ce qu'il convient de faire pour assurer la transmission des marchandises et le règlement des litiges, les *Règles à suivre* (articles 24 et 25) fixent la procédure spéciale que les Compagnies doivent suivre pour la transmission et l'instruction des réclamations.

L'article 26 établit une prescription de trois mois, aux termes de laquelle la Compagnie qui, recevant une lettre relative à une réclamation en cours d'instruction, assume sur elle la responsabilité de cette réclamation, si elle reste trois mois sans répondre.

Lorsqu'un procès a été soutenu par plusieurs Compagnies, chacune d'elles conserve à sa charge les frais judiciaires qui la concernent.

Tels sont, vus d'une façon générale, les principes spéciaux qui nous paraissent se dégager des *Règles à suivre*, principes dont les juges doivent tenir compte pour établir la responsabilité d'une Compagnie de chemins de fer vis-à-vis d'une autre Compagnie relativement à un litige né à l'occasion d'un transport effectué en commun. Nous ne disons pas que ces principes constituent des lois nouvelles; ils ne constituent que les clauses d'un contrat, et dans tous les cas prévus par celui-ci il y a lieu évidemment d'y recourir. C'est au Tribunal qu'il appartient de décider et sur l'application et sur l'interprétation à donner à ce contrat. Si on ne trouve pas des règles spéciales, les tribunaux ne sont pas désarmés, et toute question litigieuse sera tranchée en vertu des principes du droit commun.

Les *Règles à suivre*, nous ne saurions trop le répéter, ne lient que les Compagnies qui les ont acceptées; elles ne sont en rien applicables à celles qui ont entendu y demeurer étran-

gères ; tout litige les concernant ne peut être réglé que par les principes du droit commun que nous venons de rappeler.

Vis-à-vis des tiers, expéditeurs ou destinataires, qui actionnent une Compagnie de chemins de fer, il n'y a pas davantage lieu de se préoccuper de ce contrat spécial. Si le demandeur obtient une condamnation contre une Compagnie, celle-ci devra lui payer toute l'indemnité fixée par le Tribunal. Que, seule condamnée, la Compagnie puisse exercer un recours contre une autre Compagnie, rien de mieux pour elle ; mais ce fait résulte de contrats spéciaux et auxquels le public demeure et doit demeurer étranger.

CHAPITRE III.

DE LA PRESCRIPTION DE L'ACTION CONTRE LE VOITURIER.

Nous avons vu combien est défavorable la situation du voiturier défendeur à une action en responsabilité, née à l'occasion d'un transport ; mais, en revanche, la loi a eu soin de le protéger contre ces recours par deux dispositions qui forment les articles 105 et 108 du Code de commerce.

Article 105 : « La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier. »

Article 108 : « Toutes actions contre le commissionnaire et le voiturier à raison de la perte ou de l'avarie des marchandises sont prescrites après six mois pour les expéditions faites dans l'intérieur de la France, et après un an pour celles faites à l'étranger, le tout à compter, pour le cas de perte, du jour où le transport des marchandises aurait dû être effectué, et, pour les cas d'avaries, du jour où la remise des marchandises aura été faite, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité. »

Dans le premier cas, on pourrait dire que l'action contre le voiturier ne naît pas, ou du moins qu'elle est immédiatement arrêtée par une prescription instantanée, si toutefois on peut admettre la notion juridique d'une prescription sans laps de

temps à parcourir, comme le font certains auteurs pour expliquer l'article 2279 du Code civil.

Dans le second cas, l'action née au profit de celui qui a traité avec le voiturier, et conservée par l'ayant-droit, se trouve détruite au bout d'un certain temps par une prescription extinctive qui repose sur l'idée d'une renonciation de son droit par le créancier.

Nous allons examiner ces deux cas.

PREMIÈRE SECTION.

Extinction de l'action en responsabilité par la réception des objets transportés et le paiement du prix.

Il est hors de toute discussion que les deux conditions que nous venons de poser doivent être exactement remplies; les seules difficultés que peut présenter l'application de l'article 105 sont de fixer à quel moment chacune de ces deux conditions se trouve réalisée.

A. — LIVRAISON DE LA MARCHANDISE.

On peut voir que par le mot marchandise, lorsqu'il s'agit d'un transport, le législateur désigne le colis lui-même et qu'il n'applique pas ce mot à l'exécution même du transport. Livraison de la marchandise signifie remise du colis; mais il est évident qu'il s'agit ici de la deuxième livraison, celle faite par le voiturier au destinataire. L'expéditeur qui a livré sa marchandise et payé le prix du transport en faisant une expédition franco, conserve toutes les actions qui peuvent naître du transport, et il n'est entré dans l'esprit de personne qu'on puisse invoquer contre lui la disposition de l'article 105.

A quel moment le destinataire a-t-il reçu livraison? Sur cette question, nous renvoyons à ce que nous avons déjà dit sur la livraison des marchandises en gare. L'art. 103 suppose une réception effective; on ne peut invoquer cette disposition contre un destinataire qui, en fait, n'a pas reçu le colis; mais lorsque celui-ci a signé au registre des réceptions, c'est à lui de prouver qu'en réalité le colis ne lui a pas été remis. Telle est la doctrine que nous avons soutenue en nous opposant, dans une certaine mesure, à celle qui est admise par la jurisprudence.

La réception de la marchandise suppose la possibilité pour le destinataire de constater l'état extérieur et intérieur de son colis. Nous renvoyons encore à ce que nous avons dit sur ce droit de vérification, opération qui doit, selon nous, être faite par experts, lorsque les parties ne s'entendent pas pour y procéder à l'amiable.

Mais il convient de donner encore quelques explications lorsqu'il s'agit de livraisons faites à domicile, les seules qui, nous l'espérons dans l'intérêt du public, seront un jour admises pour les transports par chemins de fer, ainsi que depuis longtemps cela se pratique en Angleterre.

Nous prendrons un fait précis dont les détails résultent de documents authentiques :

Un négociant reçoit une caisse dans son magasin, il émarge le registre du camionneur et paye le prix du transport; il a pris son colis et n'a fait aucune observation; le camionneur est parti; le négociant ouvre sa caisse, et trouvant la marchandise avariée, il fait constater le dégât par un expert nommé par le Tribunal de commerce de la Seine, et il obtient de ce Tribunal contre la Compagnie une condamnation qui est maintenue par un arrêt. (Voir Cour de Paris, 3 janvier 1874.)

Nous soutenons qu'il y a, dans ces deux décisions de la jurisprudence, violation formelle de l'article 103 du Code de commerce.

La Cour appuie sa décision sur cette considération que le négociant, un sieur Bacri, a immédiatement protesté en demandant et obtenant, le jour même de la livraison, la nomination d'un

expert qui a constaté les avaries révélées par l'ouverture de la caisse. • Étant donnée la manière d'agir des employés et camionneurs de la Compagnie du chemin de fer de Lyon lors de la remise des objets transportés, et la nécessité du paiement immédiat de la lettre de voiture, Bacri ne pouvait agir autrement qu'il ne l'a fait. •

Telle est la doctrine de la Cour. Pour la combattre, nous rappellerons d'abord un principe certain, qui a toujours été admis par la Cour suprême : L'article 105 doit recevoir son application, sans qu'il y ait lieu de faire aucune distinction entre les avaries intérieures et les avaries extérieures.

Ajoutons que l'article 105 suppose nécessairement pour le destinataire la possibilité de vérifier l'état intérieur de son colis. Ces deux bases de la question ne peuvent être discutées.

Mais un négociant qui a payé le transport, qui a vu le colis, l'a reçu dans son magasin, et qui, après avoir signé le registre du camionnage, a laissé partir sans observation l'agent du transporteur, peut-il actionner la Compagnie malgré l'article 105, sous prétexte qu'il a fait, le même jour, constater par experts les avaries intérieures du colis ?

Nous lui dénierons absolument ce droit. Il est impossible d'admettre qu'un homme qui a reçu chez lui un colis vienne soutenir qu'il a été dans l'impossibilité d'en vérifier au moins l'état intérieur. Que devait-il faire ? Demander d'abord au camionneur de procéder devant lui à une vérification amiable de l'intérieur de la caisse. Les exigences du service empêchent-elles cet agent de rester ? le destinataire peut refuser de payer le prix, et alors la Compagnie de chemins de fer devra, ou remporter le colis, et faire ainsi un double camionnage dont l'un ne sera pas payé, ou bien envoyer immédiatement un agent qui procédera contrairement, à l'amiable ou devant experts, à la vérification de l'état intérieur du colis.

La prétendue impossibilité où est le destinataire de vérifier le colis doit lui faire refuser la livraison ; mais s'il l'a reçue, il ne peut réclamer contre une situation qu'il a volontairement acceptée.

Lorsque le voiturier n'est plus dépositaire des objets à lui confiés, il ne doit pas garantir leur état de conservation, et à plus forte raison être présumé l'auteur de ces détériorations.

Les termes dont se sert l'article 105 sont ceux-ci : « La réception des objets transportés... » Le destinataire qui a accepté le colis, qui l'a reçu chez lui, ne peut soutenir qu'il n'y a pas eu livraison de la marchandise.

Dans l'espèce que nous avons indiquée, deux choses étaient possibles ; mais la Compagnie de transport ne pouvait en prouver aucune : Ou le destinataire peu scrupuleux, dans le but de laisser pour compte sa marchandise, l'avait lui-même volontairement détériorée, — ou un commis, désireux de se soustraire aux conséquences d'une maladresse commise par lui, avait pu attribuer au transport une avarie résultant d'un choc dans le magasin.

L'article 105 a pour objet de soustraire le voiturier à une pareille situation, et l'arrêt de la Cour de Paris est contraire, non-seulement au texte, mais encore à l'esprit de l'article 105.

La Cour se préoccupait de cette circonstance que l'avarie avait été constatée par l'expert le jour même de la livraison. Selon nous, il n'y avait même pas lieu de faire allusion à cette circonstance. Dira-t-on que, l'expert ayant été nommé huit jours après, on pourra méconnaître l'article 105 en prouvant que depuis la livraison les colis n'ont pas été touchés ?

Où s'arrêter dans cette voie, et comment s'occuper de délais quand la loi n'en prévoit pas et même n'en suppose pas ? Il y a eu expertise après la réception, nous dira-t-on, et cette expertise est prévue par l'article 106. C'est une erreur, car cette expertise prévue par l'article 106, nous l'avons déjà dit, a pour but de trancher une difficulté relative à une vérification de l'objet transporté, et cette vérification doit être antérieure à la réception. Le négociant qui a reçu le colis et payé le prix, n'ayant plus d'action, n'a aucun intérêt à provoquer une expertise qui ne pourra lui servir.

On dit aussi que les Compagnies de chemins de fer agissent de façon à rendre impossible la vérification à domicile, et qu'elles prescrivent à leurs agents de ne s'arrêter devant chaque magasin

que le temps strictement nécessaire au déchargement et à la remise de chaque colis. Si, en effet, le premier destinataire auquel on remet un colis ne voit pas d'inconvénient à garder chez lui le camionneur, les autres destinataires auront à se plaindre de ces lenteurs. Dans tout ceci il y a une question de mesure; on ne doit pas dire : Jamais les destinataires ne pourront vérifier leurs colis. Cependant on peut admettre que cette vérification n'est pas sans offrir quelques difficultés; mais ces difficultés, les Compagnies de chemins de fer les connaissent, et elles les ont rencontrées au départ, au moment où le colis leur était remis par l'expéditeur. A cet instant, les Compagnies ont autant d'intérêt que le destinataire en aura lui-même à vérifier l'état intérieur des colis. Cette vérification au départ est au moins aussi difficile que la vérification à l'arrivée. On ferait de grands reproches aux Compagnies si, dans les gares de départ, elles exigeaient l'ouverture de tous les colis et la vérification de leur état intérieur. Au départ, elles se contentent forcément de la vérification extérieure; il n'y a rien d'anormal à ce qu'à l'arrivée on ne puisse pas leur demander davantage. En fait, les risques d'un transport sont nombreux, et ici il n'y a rien d'anti-juridique, de contraire à l'équité, s'il en reste une partie à la charge du propriétaire de la marchandise.

En résumé, la solution admise par la Cour de Paris, dans l'arrêt que nous avons indiqué, doit paraître une décision dans laquelle, par suite de circonstances de faits dont nous n'avons pas à nous préoccuper, la Cour s'est écartée des principes les plus essentiels de la matière.

La disposition rigoureuse, mais précise de l'article 105 peut, dans certaines occasions, créer au destinataire une situation où il semble que son droit soit méconnu. Ainsi, une expédition a été faite en port payé; le destinataire est absent au moment où ce colis est présenté; le registre du camionneur est signé par une personne au service du destinataire, et quand la caisse est ouverte, on constate l'existence d'importantes avaries. L'article 105 est formel, il n'y a plus de recours. Nous avons entendu les esprits les plus raisonnables protester avec force contre une

disposition qui à leurs yeux constituait une véritable iniquité. Mais cette critique fût-elle fondée, cet article 105 fût-il le plus injuste du monde, tant qu'il demeure dans nos Codes, les Tribunaux doivent l'appliquer, en attendant des seuls pouvoirs législatifs une modification conforme à leurs désirs.

Nous ne partageons pas, du reste, ce désir; nous pensons que cet article 105 constitue une disposition fort sage et très-juridique. Au moment où la livraison est faite, tout doit se terminer entre le voiturier et la personne qui a traité avec lui; sans une règle semblable, l'industrie des transports deviendrait impossible.

Le destinataire a le moyen de conserver son action; s'il ne le fait pas, il ne peut se plaindre que de sa propre imprudence.

Nous avons déjà montré comment le voiturier expéditeur, celui avec lequel le contrat de transport a été passé, ne peut se soustraire à l'action née du transport, en établissant qu'il a livré à un second voiturier et qu'il a reçu de celui-ci le prix de son transport, ainsi que cela résulte du débours porté sur la lettre de voiture par le deuxième voiturier. Le premier voiturier a traité pour un transport total; et pour qu'en sa faveur on puisse invoquer l'article 105, il faut montrer l'accomplissement de deux faits: la livraison au destinataire définitif, et le paiement intégral du prix du transport.

Mais, si l'expéditeur a choisi lui-même chacun des voituriers successifs, les choses changent; il n'y a plus un seul transport; il y a une succession de transports; vis-à-vis de *Primus* le destinataire définitif est *Secundus*; vis-à-vis de *Secundus* le destinataire définitif est *Tertius*, et ainsi de suite.

Par conséquent, un négociant de Paris expédie pour Londres une caisse de marchandises et il indique au chemin de fer du Nord que la caisse devra être remise à telle entreprise de transports maritimes. Si des avaries sont constatées à Londres, la Compagnie de chemins de fer du Nord, actionnée par l'expéditeur, pourra invoquer l'article 105 en établissant que la caisse a été reçue sans réserve par l'entreprise de transports maritimes, qui a payé cette première partie du transport effectuée.

Un transport a nécessité l'emploi de trois Compagnies successives, sans qu'aucune désignation ait été faite par l'expéditeur. Mis en possession par le premier voiturier de la feuille de transmission qui constate la remise du colis au second voiturier, l'expéditeur assigne directement celui-ci en réparation d'un préjudice causé par une avarie constatée à l'arrivée. Nous nous sommes déjà occupé de cette situation au sujet de la présomption de faute établie par l'article 1784; mais il s'agit maintenant du droit d'invoquer l'article 105. Le voiturier intermédiaire placé entre *Primus* et *Tertius* peut-il invoquer l'article 105? *Primus* ne le peut pas, mais *secundus* en a le droit, à la condition d'établir :

1° Qu'il a reçu paiement ;

2° Que *Tertius* a accepté sans faire de réserves.

M. Sarrut, n° 858, pose en principe la solution absolument contraire à celle que nous présentons : « La Compagnie attaquée ne pourra pas rejeter la responsabilité sur la Compagnie à laquelle elle a remis les colis, en prétendant que cette Compagnie a reçu le colis et payé le prix du transport sans faire de réserves. »

Cela est exact, nous l'avons dit, lorsque la Compagnie attaquée est la première, celle avec laquelle on a traité, mais non si on a attaqué la deuxième Compagnie.

En effet, le deuxième voiturier n'a jamais traité avec l'expéditeur, et on ne peut dire qu'il lui ait, en aucune manière, promis le fait du troisième voiturier. Il a traité avec *Primus* pour le transport du point de transmission A au point de transmission B; il n'a fait aucune réserve en recevant en A, donc il n'a pas d'action contre *Primus*. Au point B, quand il a présenté le colis, on a payé ce qu'on lui devait, et on a reçu livraison sans réserves; donc *Tertius*, d'après le droit commun, n'a pas de recours contre lui. L'expéditeur assigne *Secundus* en invoquant le contrat qui a été passé par *Primus*, et la défense valable contre *Primus* l'est aussi contre lui. Le langage du deuxième voiturier est celui-ci : J'ai été chargé de transporter telle caisse du point A où elle m'a été remise par *Primus*, au point B où je devais

la remettre à *Tertius* ; celui-ci m'a payé, il a reçu sans réserves, l'article 105 doit s'appliquer.

Nous croyons que cette prétention de *Secundus* est fondée et que cette solution est absolument juridique.

Ce que nous venons d'établir pour *Secundus* doit s'appliquer à tous les voituriers intermédiaires, c'est-à-dire à tous ceux qui sont placés entre la Compagnie expéditrice et la Compagnie destinataire.

Quant à cette dernière, le droit d'invoquer l'article 105 dépend du premier fait d'avoir livré à celui auquel elle devait remettre, c'est-à-dire au destinataire définitif, et du second fait d'avoir reçu tout ce qui était dû pour l'ensemble du transport.

Lorsque le dernier voiturier peut invoquer l'article 105, le premier le peut également.

B. — PAYEMENT DU PRIX.

La deuxième condition, pour que l'action contre le voiturier soit éteinte, est que le prix du transport ait été payé.

La loi ne dit pas par qui il est nécessaire que ce prix ait été payé ; nous pensons que d'une manière générale l'article 105 doit s'appliquer lorsque le voiturier, ayant reçu le prix du transport, ne peut plus le réclamer. Par qui ce prix doit-il être payé ? Nous répondons : Par celui auquel le voiturier doit le transport. Expéditeur et destinataire ne font, au point de vue du contrat, qu'une partie, par conséquent il n'y a pas lieu de distinguer si le paiement a été fait par l'un ou par l'autre.

Cependant la jurisprudence fait une distinction, et elle décide que l'article 105 ne doit pas s'appliquer lorsque le paiement a été fait par l'expéditeur :

• Si l'article 105 déclare éteinte toute action contre le voiturier par la réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture, cette disposition, fondée uniquement sur la renonciation tacite que la loi suppose de la part du destinataire au droit qui lui aurait appartenu de réclamer une

indemnité, n'est applicable que dans le cas où le paiement a été opéré après le transport, parce que ce paiement seul indique l'abandon de ses droits. Le paiement effectué avant le transport par l'expéditeur ne pouvant donner naissance à la même présomption, ne saurait motiver aucune déchéance. » (Cour de cassation, arrêt du 1 décembre 1871.)

Il résulte de cet arrêt que, relativement à l'article 105, on doit considérer le port d'une marchandise expédiée franco comme étant encore dû, bien qu'il soit payé, et la Cour ne craint pas de modifier ainsi l'article 105. Au lieu de lire : « La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier, » la Cour lit : « La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture après le transport effectué éteignent toute action contre le voiturier. »

On justifie cette modification à un texte précis par interprétation de la pensée du législateur.

Si le législateur a eu cette pensée, il n'a eu qu'un tort grave, celui de ne pas l'exprimer, et il faut contredire ce qu'il affirme au nom de ce qu'il a sans doute voulu exprimer.

Le premier reproche que nous faisons à la doctrine de la jurisprudence est de ne pas tenir compte du texte même de la loi; mais allons plus loin, et examinons cette double présomption sur laquelle repose l'article 105 :

1° Le destinataire ayant reçu est présumé avoir vérifié ;

2° Le paiement a été fait, donc il faut présumer que le destinataire s'était assuré qu'il devait réellement le prix.

En conséquence, si ces présomptions sont victorieusement combattues par la preuve contraire, l'article 105 ne doit pas s'appliquer parce que le destinataire a reçu sans avoir vérifié, et qu'il a payé sans réflexion. Nous nous demandons en vain quelle est, avec une semblable interprétation, la portée de l'article 105.

Comment ! le prix de la voiture étant payé, le colis ayant été reçu, celui qui a traité avec le voiturier, — et nous le répétons encore une fois, peu importe que ce soit l'expéditeur ou le des-

tinataire, — celui qui invoque le contrat de transport pourrait contre le voiturier établir qu'il a reçu sans avoir vérifié ou payé en temps inopportun ! La présomption de la loi est celle-ci : « Le destinataire a reçu, donc il a vérifié ; le prix est payé, les rapports entre les parties contractantes ont cessé. » Ce qui prouve que ce sont là deux présomptions *juris et de jure*, c'est que la loi interdit toute action.

Le voiturier ayant établi que le colis a été reçu et que le prix a été payé, il n'y a plus d'action, et le contrat qui a été passé entre les deux parties doit être comme n'ayant jamais existé.

L'article 105 ne fait pas les distinctions admises par la jurisprudence, et nous pensons que le législateur a eu raison de ne pas les faire.

M. Sarrut (n° 815), approuvant la doctrine de la jurisprudence, conseille à tous les expéditeurs de ne faire que des expéditions en port payé. En effet, on éviterait ainsi contre les Compagnies de chemins de fer la crainte de se voir appliquer l'article 105. Cette seule conséquence montre que la doctrine que nous attaquons viole la loi, puisqu'elle la supprime.

En fait, et malgré le conseil que nous venons de rappeler, les transports à port dû sont la règle, les expéditions franco l'exception ; mais, quoi qu'il en soit, on ne peut soutenir que dans ce dernier cas la situation du voiturier doive devenir plus mauvaise.

L'expéditeur, en payant le prix, sait qu'il réalise à l'avance une des deux conditions qui sont nécessaires pour que l'article 105 lui soit opposable ; mais la seconde condition subsiste dans toute sa rigueur. Le paiement anticipé est une clause du contrat qui rend plus avantageuse la situation du voiturier, et le destinataire invoquant le contrat ne peut en méconnaître cette clause ; la possibilité de vérifier avant de prendre livraison sauvegarde tous ses droits.

Par les mots, *le paiement du prix*, il faut entendre tout ce qui est dû au voiturier, débours, péage, prix de transport et frais accessoires.

Nous savons que, dans un contrat de transport par chemin

de fer, le prix est fixé par un tarif qui fait la loi des parties. Il en résulte qu'il y a paiement de l'indû lorsqu'une erreur de calcul a été faite et qu'il a été payé à la Compagnie plus qu'elle ne devait recevoir. Dans ce cas, la Compagnie ne pourrait opposer l'article 105, et elle ne le fait pas.

Il résulte, en effet, d'un arrêt de la Cour de cassation du 23 avril 1877 (*Journal du Palais*, 1877, p. 1110) que la fin de non-recevoir tirée de l'article 105 du Code de commerce est opposable par une Compagnie de chemins de fer à l'action du destinataire qui n'a pas pour objet la rectification et la réparation d'une simple erreur de calcul, ou d'une erreur intervenue dans l'application des tarifs, mais qui porte sur l'existence des conditions mêmes du contrat de transport, particulièrement sur l'application d'un tarif spécial à l'exclusion du tarif général et l'obligation de faire suivre à l'expédition une direction plus courte.

On sait, en effet, que l'expéditeur n'ayant pas fait choix d'un tarif, ni indiqué un itinéraire déterminé, la Compagnie de chemins de fer peut et doit même appliquer le tarif général, pourvu toutefois que ce tarif soit régulier et puisse être appliqué au transport proposé ; il en est de même pour le choix de l'itinéraire.

En effet, une Compagnie ne pourrait, sans l'ordre formel de l'expéditeur, choisir pour l'expédition un tarif spécial. La réduction de prix qui est consentie dans ce tarif particulier est toujours compensée par une augmentation de délais et une diminution de responsabilité. Ce sont des conditions défavorables auxquelles l'expéditeur ne peut être soumis que s'il le demande expressément.

Le destinataire pourrait, avant de payer le prix, critiquer le choix fait par la Compagnie, qui devrait alors présenter une défense au fond ; mais si le prix a été payé et la marchandise reçue, le débat ne peut plus s'engager.

L'article 105 est général ; il s'applique à toutes les contestations qui naissent à l'occasion du contrat de transport, et non pas seulement aux cas de procès au sujet d'avaries ou de manquants. Dans la discussion qui précède, nous n'avons parlé

que des avaries, mais toute notre argumentation vise l'ensemble des litiges.

DEUXIÈME SECTION.

Extinction de l'action en responsabilité par la prescription.

L'article 105, dont nous venons de nous occuper, s'applique à toutes les actions qui peuvent naître contre un voiturier à l'occasion d'un transport; au contraire, l'article 108 ne vise que les actions nées à l'occasion de la perte ou de l'avarie des marchandises.

• Toutes actions contre les commissionnaires et le voiturier, à raison de la perte ou de l'avarie des marchandises, sont prescrites, » etc...

On s'est demandé ce qu'il fallait entendre par ce mot *marchandises*, et s'il fallait réserver l'application de l'article 108 aux cas de transports faits par un commerçant des objets de son négoce. Mais il est hors de doute que ce mot désigne toute espèce d'objets, matières premières ou objets manufacturés, qui ont une valeur commerciale quelconque. *Marchandises* désigne le colis confié au transporteur. Ce principe, sur lequel nous ne pourrions comprendre que difficilement la controverse, a été admis par un jugement du Tribunal de la Seine du 4 avril 1867.

• L'expression *marchandises*, employée dans l'article 108, n'a rien de limitatif, et est prise dans un sens générique au point de vue du commissionnaire ou du voiturier pour lequel le colis est l'objet d'un lucre. »

Il serait impossible de dire pourquoi la prescription de l'article 108 ne devrait pas s'appliquer aux actions nées contre le voiturier à l'occasion d'un retard dans la livraison de la marchandise. En se plaçant au point de vue législatif, c'est-à-dire de la loi à faire, toutes les raisons qui ont déterminé le législa-

teur à réduire à un temps très-court la prescription des actions contre le voiturier s'imposent avec plus de force lorsqu'il s'agit de régler une indemnité pour retard.

Le peu d'empressement que le demandeur pourrait apporter à poursuivre la réparation d'un prétendu préjudice que lui aurait causé un retard dans la livraison d'un colis serait assurément favorable à la défense, et nous avons déjà fait observer qu'il importe d'intenter dans le plus bref délai une action en indemnité pour retard.

Ces considérations, qui sont de pur fait, ont sans doute amené le législateur à considérer comme à peu près impossible une action en indemnité pour retard intentée plus de six mois après les faits accomplis. Il serait, pensons-nous, absolument impossible de donner une raison juridique de la distinction qui résulte du texte de l'article 108.

Nous reprochions plus haut à la jurisprudence de ne pas tenir compte des termes précis de l'article 103 et de modifier ce texte sous l'apparence d'une interprétation. Peut-être pourrait-on croire que, s'inspirant de la pensée du législateur, la jurisprudence a étendu l'article 108 aux cas d'action en indemnité pour retard. Mais ici, interprète fidèle d'une loi qui peut comporter des critiques, mais qui s'impose, la jurisprudence n'applique l'article 108 qu'aux actions contre le voiturier, à raison de la perte ou de l'avarie des marchandises.

Il est en effet de principe que les lois qui établissent des prescriptions ou des déchéances sont de droit étroit, et ne peuvent être étendues par voie d'analogie d'un cas à un autre. (Cour de cassation, 26 juillet 1859.)

Pour les expéditions faites dans l'intérieur de la France, la prescription est de six mois; elle est d'un an pour celles qui sont faites à l'étranger.

Un négociant ou un non-commerçant, car peu importe la qualité de l'expéditeur, fait partir un colis par le chemin de fer du Nord à destination de Londres.

Est-ce la prescription de six mois ou la prescription d'un an qui devra s'appliquer aux actions qui pourraient naître contre

la Compagnie du chemin de fer du Nord à l'occasion de ce transport? Il faut distinguer : Le chemin de fer s'est-il engagé à exécuter ou à faire exécuter le transport jusqu'en Angleterre? l'engagement s'applique évidemment à un transport d'exportation, la prescription devra être d'un an. Si, au contraire, la Compagnie du chemin de fer du Nord n'a été chargée d'exécuter le transport que jusqu'à Calais pour, en cette ville, remettre le colis à une entreprise de transport maritime qui lui était désignée, il ne s'agit plus d'un transport d'exportation, et la Compagnie du chemin de fer du Nord, en consignait le colis à Calais, aura accompli son mandat, et elle pourra invoquer la prescription de six mois.

Lorsqu'il s'agit d'un transport d'importation, l'action qui pourrait être intentée contre une Compagnie française serait prescrite au bout de six mois, car c'est à la frontière, lorsqu'elle s'est chargée du colis, que la Compagnie française est devenue responsable et que le contrat a pris naissance.

Le point de départ de la prescription est le jour où le transport aurait dû être effectué, en d'autres termes le jour où, d'après le contrat, la livraison aurait dû être faite. Nous savons, en effet, qu'au point de vue des délais, ceux qui traitent avec les Compagnies de chemins de fer n'ont pas à débattre la durée du trajet et le nombre de jours pendant lequel le transport doit être exécuté. Ce qui leur importe seulement, c'est que la livraison soit faite au destinataire dans le temps déterminé par le tarif choisi au départ. Si nous supposons que sur des voies autres que les chemins de fer un contrat de transport ait été conclu sans garantie de délais, le point initial de la prescription n'étant pas déterminé, il en résulte que la prescription de l'article 108 ne peut s'appliquer. (Arrêt de la Cour de Montpellier, du 9 janvier 1874.)

Il est difficile d'imaginer un contrat de transport ne stipulant aucun délai ; on emploie fréquemment le terme *délai moral* : nous estimons que, dans ce cas, le point de départ du délai de prescription pourrait être fixé par le tribunal jugeant en fait, d'après la coutume et les circonstances spéciales.

Lorsqu'un transport a été fait par plusieurs Compagnies successives, il faut, quant à la prescription, faire les mêmes distinctions que celles qui ont été faites relativement à l'application de l'article 105. Contre la Compagnie expéditrice qui a promis le transport total et en est responsable, le point de départ de la prescription est le jour de la livraison définitive. Pour le voiturier intermédiaire, celui qui a promis le transport d'un point de transmission à un autre point de transmission, la prescription commence à courir du jour où, d'après le contrat, il devait remettre le colis au voiturier subséquent. Telle est la règle que, selon nous, on doit admettre lorsqu'il s'agit de l'action que voudrait intenter l'expéditeur ou le destinataire contre une des Compagnies ayant concouru au transport.

Que décider, lorsqu'il s'agit du recours d'une Compagnie contre une autre ?

Les *Règles à suivre* ne contiennent aucune disposition relative à cette application de l'article 108 au droit de recours en garantie des Compagnies les unes contre les autres; à défaut d'une stipulation spéciale de ce contrat, on ne peut qu'appliquer les principes du droit commun.

Nous nous trouvons ici en présence de deux systèmes :

La Cour de cassation, dans un arrêt du 11 décembre 1872, a posé en principe que la prescription de l'action en garantie commence en même temps que la prescription de l'action principale, de manière qu'elles se trouvent toutes deux prescrites en même temps. La Cour appuie sa décision sur les termes généraux de l'article 108 qui ne distingue pas, sur l'intention du législateur, enfin sur cette idée qu'on ne peut assimiler ces recours des voituriers les uns contre les autres à des actions en garantie qui ne prendraient naissance que par une action principale.

Le second système est exposé par M. Sarrut, dans son *Traité sur le transport des marchandises par chemins de fer*, n° 883. Il consiste en ceci : La prescription de l'article 108 ne commence à courir pour l'action récursoire en garantie que du jour où a été lancée l'assignation principale qui entraîne la

Compagnie défenderesse au procès à se porter à son tour demanderesse en garantie.

Supposons que trois Compagnies ayant concouru au transport, la Compagnie expéditrice soit actionnée avant que six mois se soient écoulés depuis le jour où la livraison définitive a été faite par la Compagnie destinataire. Il est établi que la perte provient du fait du troisième voiturier. La Compagnie *Prima* avait un délai de six mois, à compter de l'assignation par elle reçue pour actionner la Compagnie *Secunda*; celle-ci, à son tour, a un nouveau délai de six mois pour actionner la Compagnie *tertia*, en sorte que cette dernière pourrait être valablement poursuivie près de dix-huit mois après la livraison qu'elle avait faite. Elle ne pourrait l'être directement par le destinataire; mais sa responsabilité se trouve encore engagée par le jeu des actions en garantie.

Pour soutenir ce système, on le déclare conforme à l'équité, et juridiquement on invoque la maxime: *Contra non valentem agere, non currit præscriptio*.

Le droit de recourir contre une autre Compagnie ne prend naissance que du jour où l'action principale est intentée; c'est donc un droit conditionnel, et « la prescription ne court pas à l'égard d'une créance qui dépend d'une condition jusqu'à ce que la condition arrive (article 2257 du Code civil). » Le recours du voiturier contre un autre voiturier doit être assimilé à l'action en garantie du propriétaire évincé, vis-à-vis de laquelle la prescription ne commence qu'à dater de l'éviction.

Il nous semble impossible d'admettre le système de M. Sarrut. Le voiturier qui a fait ses réserves n'est pas dans l'impossibilité d'agir, sous prétexte qu'il doit attendre l'action principale du propriétaire lésé, et la maxime: *Contra non valentem agere, etc.*, ne peut en aucune manière trouver ici son application.

On commet une autre erreur en considérant comme un droit conditionnel le droit de recours des voituriers les uns contre les autres; car si nous supposons qu'un deuxième voiturier, par exemple, se soit rendu coupable d'une faute d'où est résultée la

perte de la marchandise à lui confiée, la Compagnie expéditrice a une action directe contre ce deuxième voiturier qui, par sa faute, l'empêche de remplir les obligations contractées vis-à-vis de l'expéditeur.

Sans doute la Compagnie expéditrice peut attendre pour exercer son action qu'elle ait été elle-même poursuivie par celui avec qui elle a traité. Dans cas, son action directe s'exerce sous la forme d'un recours en garantie; mais elle peut prendre les devants et exercer elle-même la poursuite contre le voiturier auteur du dommage. On ne peut donc invoquer l'article 2257 du Code civil.

N'est-il pas aussi absolument contraire et à l'esprit, et aux termes de l'article 108, d'admettre qu'un voiturier puisse être poursuivi plus de six mois après le transport effectué?

Sur tous ces points, nous pensons que la doctrine de la Cour suprême est absolument exacte; mais faut-il en conclure que le point de départ de la prescription soit le même vis-à-vis de tous les voituriers successifs qui ont concouru à un transport? Nous ne le pensons pas, et nous estimons qu'un troisième système doit être adopté; nous ne trouvons d'ailleurs rien dans l'arrêt de 1872 qui soit contraire à l'explication de la loi telle que nous la comprenons.

La disposition de l'article 108, « qui détermine le temps nécessaire pour la prescription, et qui fixe, pour toutes les actions en responsabilité auxquelles le contrat de transport peut donner lieu, un point de départ invariable, est générale et absolue dans ses termes comme dans son esprit. » Elle s'applique par conséquent, non-seulement aux actions de l'expéditeur ou du destinataire contre le voiturier, mais encore aux actions que les voituriers peuvent avoir entre eux. Tel est le principe posé nettement par la Cour. Nous en tirons cette conséquence qui donne la formule de notre doctrine: Pour chaque voiturier ayant concouru à l'exécution d'un transport, la prescription de l'article 108 commence du jour où le colis devait sortir de ses mains après le transport effectué. Par conséquent, les transmissions d'un voiturier à l'autre étant successives, la prescription

pour chacun d'eux devra être accomplie à des dates correspondantes.

Ce système est le seul qui soit conforme à l'article 108, d'après lequel un voiturier ne doit plus être inquiété à l'occasion d'un transport effectué depuis plus de six mois.

La prescription de l'article 108 ne s'applique pas en cas de fraude ou d'infidélité ; elle est remplacée par la prescription de trois ans quand il y a délit, ou dix ans quand il y a crime. (637, 638, Code d'instruction criminelle.) Nous pensons avec la Cour de cassation qu'il n'y a pas lieu de distinguer selon que la fraude ou l'infidélité proviennent du fait de la Compagnie qui s'est chargée du transport, ou de celle qu'elle s'est substituée à elle-même.

Nous avons longuement développé cette idée, qu'un transport accompli successivement sous l'empire de lois différentes devait être réglementé dans chacune de ses parties par la loi du pays parcouru. Lorsqu'un transport est accompli par terre et par mer, nous appliquerons le même principe pour ce qui concerne l'extinction de la responsabilité. La prescription de l'article 108 doit s'appliquer à l'action contre le voiturier ; mais contre le capitaine du navire l'action est réglementée par le droit maritime. (Cour de cassation, 22 juillet 1873.)



POSITIONS

Droit romain.

- I. — D'après la loi des Douze Tables, l'action *Depositum* était donnée au double en cas de dépôt ordinaire.
- II. — Le dépositaire peut, sans clause spéciale, être tenu à une plus grande diligence que celle du *Bonus paterfamilias* apprécié *In abstracto*.
- III. — Le dépositaire qui s'est servi de l'argent déposé doit les intérêts, mais non les profits qu'il a pu tirer de l'emploi de ces fonds.
- IV. — Quand un terme a été stipulé pour la restitution du dépôt, le dépositaire n'est pas mis en demeure de plein droit par l'arrivée du terme.
- V. — Les Lois 1, § 7, Dig. *Depositum*, et 7, § 15, Dig. *De pactis*, peuvent s'expliquer par une controverse des jurisconsultes romains sur la validité du pacte de renonciation à l'action de dépôt.
- VI. — Le déposant doit prouver quel était le contenu d'une caisse fermée et cachetée qu'il soutient avoir été frauduleusement ouverte par le dépositaire.

VII. — L'argent monnayé peut être l'objet d'un séquestre, malgré la Loi I, au Code Liv. IV, Tit. IV.

Droit civil.

- I. — La présomption de faute contre le voiturier ne s'applique pas en matière de transport de voyageurs.
- II. — Le privilège du voiturier est éteint par le dessaisissement.
- III. — Le tiers qui a loué des voitures ou bateaux à un entrepreneur de transports ne jouit pas du privilège de l'article 2102, n° 6.
- IV. — Le dépositaire peut obtenir par l'action de *In rem verso*, une indemnité proportionnée à la plus-value résultant de dépenses utilement faites et qui existe encore au moment de la restitution.
- V. — L'héritier du dépositaire qui a, de bonne foi, disposé à titre gratuit de l'objet déposé, n'est pas tenu de restituer au déposant la valeur qu'avait le dépôt au moment de la disposition, lorsque l'action en nullité de la donation, étant éteinte, ne peut être cédée.
- VI. — Le mandat donné au dépositaire de faire la restitution à un tiers après la mort du déposant est valable.
- VII. — Lorsque le dépôt a pour objet des choses qui se consomment par le premier usage, il conserve sa nature propre et ne dégénère pas en prêt de consommation, alors même que le dépositaire avait l'autorisation d'en faire usage.
- VIII. — Le dépositaire incapable serait passible de dommages-intérêts, si, étant doué de discernement, il avait frauduleusement détourné la chose déposée.

Droit commercial.

- I. — Les Compagnies de chemins de fer n'ont pas de monopole.
 - II. — Le coupon de retour détaché du billet est incessible, alors même que la personnalité du droit de retour ne serait pas expressément indiquée dans le tarif.
 - III. — Un vice du matériel n'implique pas nécessairement la faute et, par conséquent, la responsabilité d'une Compagnie de chemins de fer.
 - IV. — La clause de non-garantie insérée dans un tarif régulièrement homologué, sauf le cas de dol, décharge la Compagnie de toute responsabilité.
 - V. — Une Compagnie de chemins de fer peut, en invoquant l'art. 106 du Code de commerce, refuser au destinataire la vérification amiable et exiger l'intervention d'un expert. Le même droit appartient à l'expéditeur.
 - VI. — L'article 105 du Code de commerce peut être opposé par une Compagnie de chemins de fer, alors même que le destinataire prouverait ne pas avoir usé de son droit de vérification avant d'avoir accepté la livraison et payé le prix du transport.
-

Procédure civile.

- I. — Une Compagnie de chemins de fer ne peut être assignée qu'en la personne du Directeur, qui a qualité pour représenter la Compagnie.
- II. — En dehors de l'application de l'art. 420 du Code de commerce, une Compagnie de chemins de fer doit être assignée devant le tribunal du siège social.

Droit pénal.

- I. — Le Ministère public ne peut poursuivre un individu comme banqueroutier avant que la faillite ait été déclarée.
 - II. — Les Préfets n'ont pas le droit de faire saisir une lettre à la poste en vertu des pouvoirs qui leur sont conférés par l'art. 10 du Code d'instruction criminelle.
-

Droit international.

- I. — La responsabilité d'une Compagnie de chemins de fer, en matière de transports, est réglementée d'après la loi du pays parcouru.
- II. — Un Gouvernement étranger peut être soumis à la juridiction française à raison des engagements qu'il a contractés envers un Français, en matière de transports.

Vu par le Doyen,

Ch. BEUDANT.

Vu par le Président de la Thèse,

F. RATAUD.

Vu et permis d'imprimer.

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

GRÉARD

TABLE DES MATIÈRES

DROIT ROMAIN

INTRODUCTION	Page I
--------------------	-----------

PREMIÈRE PARTIE.

CHAPITRE I ^{er} . — Du contrat de dépôt. Notions générales.....	I
1 ^{re} SECTION. — Des objets qui peuvent être déposés.....	3
2 ^e SECTION. — Des personnes entre lesquelles le contrat de dépôt peut intervenir	8
3 ^e SECTION. — Comment se forme le contrat de dépôt.....	11
CHAPITRE II. — Des obligations du dépositaire	21
1 ^{re} SECTION. — Garde de la chose	22
2 ^e SECTION. — Restitution de la chose.....	30
CHAPITRE III. — Des obligations du déposant.....	32
CHAPITRE IV. — Des modifications au contrat de dépôt qui peuvent ré- sultent de la convention des parties.....	57

DEUXIÈME PARTIE.

CHAPITRE I ^{er} . — Du dépôt nécessaire.....	59
CHAPITRE II. — Du séquestre	61

DROIT FRANÇAIS

	Pages
INTRODUCTION	69
EXPOSÉ DE LA MATIÈRE	69
NOTIONS PRÉLIMINAIRES	69

PREMIÈRE PARTIE.

<i>Obligations des Compagnies de chemins de fer et des personnes qui traitent avec elles.....</i>	79
CHAPITRE I ^{er} . — Notions générales sur le contrat de transport	79
CHAPITRE II. — Obligations des Compagnies de chemins de fer en matière de transport.....	85
1 ^{re} OBLIGATION. — Effectuer tous les transports offerts.....	88
2 ^e OBLIGATION. — Registres à tenir dans les gares	93
3 ^e OBLIGATION. — Lettres de voiture et récépissés.....	94
4 ^e OBLIGATION. — Délais fixés pour l'exécution du transport. Expédition. Transport. Transmission. Livraison. Délai total.....	98
5 ^e OBLIGATION. — Fixation des prix. Égalité des taxes. Homologation. Publicité.....	104 à 125
CHAPITRE III. — Obligations des personnes qui traitent avec les Compagnies.....	126
1 ^{re} SECTION. — Obligations des voyageurs.....	126
Billets d'aller et retour.....	127
Déclassement.....	133
Introduction sur la voie et dans les gares.....	134
2 ^e SECTION. — Obligations de l'expéditeur et du destinataire	135
1 ^{re} Obligations de l'expéditeur	135
Paiement du transport.....	135
Déclaration d'expédition	136

	Pages
2^e SECTION (Suite). — Débours et remboursement.....	151
Déclaration d'itinéraire.....	152
2^e Obligations du destinataire.....	153
Livraison en gare ou à domicile.....	154
Payement du prix de transport.....	155

DEUXIÈME PARTIE.

<i>De la responsabilité en matière de transports par chemins de fer.....</i>	<i>151</i>
CHAPITRE I^{er}. — Notions générales.....	151
CHAPITRE II. — Responsabilité vis-à-vis des personnes.....	156
1^{re} SECTION. — Responsabilité en cas de mort.....	156
2^e SECTION. — Responsabilité en cas de blessures.....	167
3^e SECTION. — Responsabilité en cas de retard.....	168
CHAPITRE III. — Responsabilité relativement au transport des marchandises.....	176
1^{re} SECTION. — Responsabilité en cas de perte totale de la marchandise.....	176
Bagages.....	176
Bagages contenant des valeurs.....	181
Bagages perdus, payés, puis retrouvés.....	184
Marchandises perdues.....	186
Mesure de la responsabilité.....	190
Question de la déclaration de la valeur.....	192
Perte d'un gain espéré.....	197
2^e SECTION. — Responsabilité en cas d'avaries.....	199
Vérification des avaries.....	200
Question des réserves.....	207
Déchets de route.....	209
Indications données par les acquits-à-caution.....	210
Réserves et moment de la remise.....	212
Avaries résultant du mode de transport choisi par l'expéditeur.....	213
3^e SECTION. — Responsabilité en cas de retard.....	215
Question de la force majeure et de la faute imputable au voiturier.....	227
4^e SECTION. — Du laissé-pour-compte.....	233

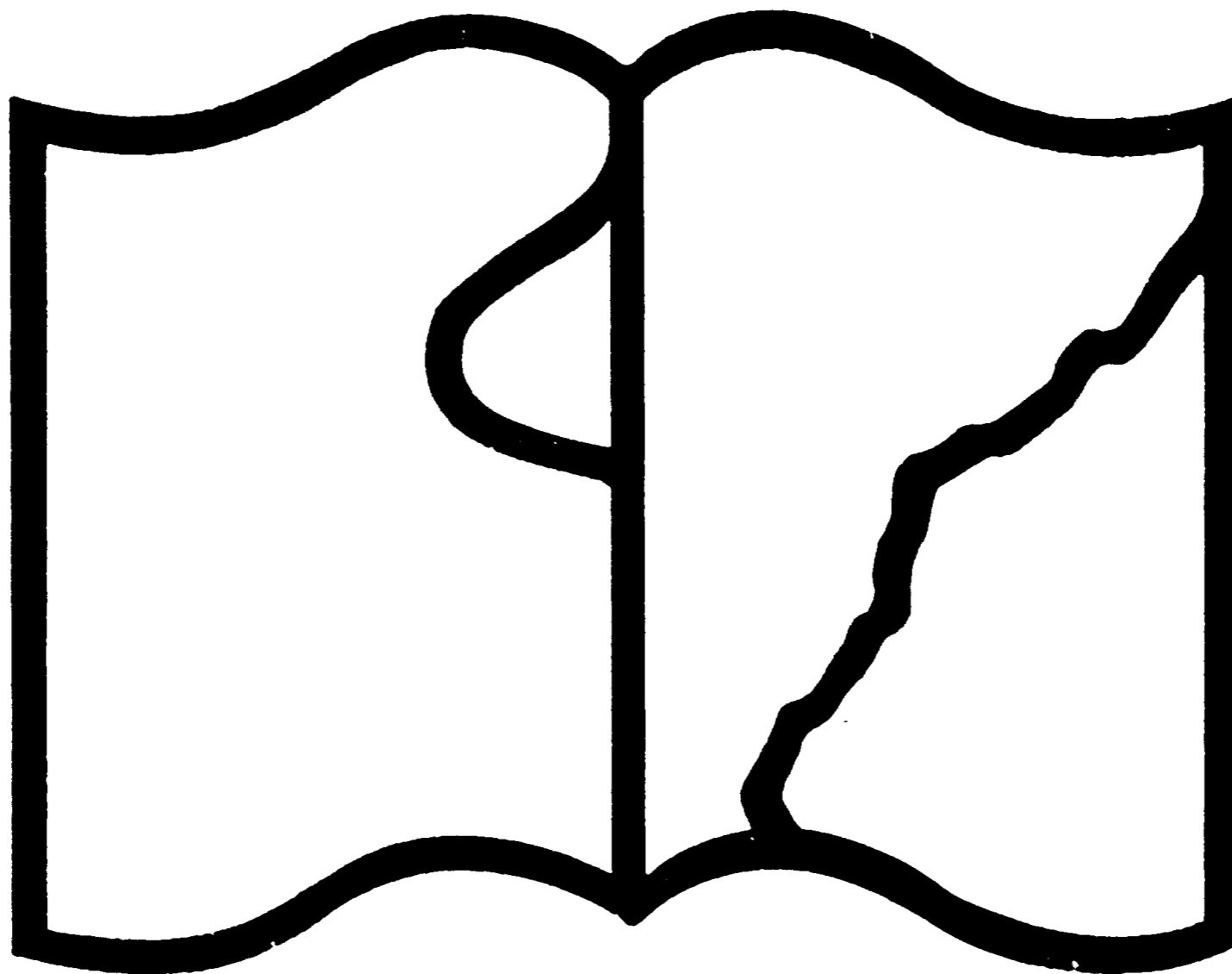
	Pages
CHAPITRE IV. — Restriction à la responsabilité	237
Cas fortuit et force majeure.....	237
Emballage défectueux. Vices propres de la chose expédiée	241
Restrictions stipulées au contrat de transport. Question de la non-garantie.....	241
Irresponsabilité de l'Etat dans les transports postaux.....	246
CHAPITRE V. — Responsabilités pénales des agents de chemins de fer.	
Responsabilités spéciales à certains transports.....	247
Responsabilité pénale.....	247
Transport de lettres.....	250
Transport du gibier.....	251
Transports d'objets soumis à des droits de douane.....	256

TROISIÈME PARTIE.

<i>De l'action en responsabilité.....</i>	<i>259</i>
CHAPITRE I^{er}. — Exercice de l'action en responsabilité.....	259
Transports internationaux.....	259
Par qui une Compagnie doit-elle être représentée ?.....	273
CHAPITRE II. — Du tribunal qui doit connaître de l'action en responsabilité	286
1 ^{re} SECTION. — Tribunal du domicile du défendeur.....	285
2 ^e SECTION. — Tribunal dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée.....	292
3 ^e SECTION. — Tribunal dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué.....	299
Des règles à suivre pour la transmission des marchan- dises et le règlement des réclamations.....	301
CHAPITRE III. — De la prescription de l'action contre le voiturier.....	300
1 ^{re} SECTION. — Extinction de l'action en responsabilité par la réception des objets transportés et le paiement du prix.....	319
2 ^e SECTION. — Extinction de l'action en responsabilité par la pres- cription.....	321
Positions.....	329







Texte détérioré — reliure défectueuse

NF Z 43-120-11

DROIT ROMAIN

INTRODUCTION

PREMIERE PARTIE.

CHAPITRE I^{er}. - Du contrat de dépôt. Notions générales

1^{re} SECTION. - Des objets qui peuvent être déposés

2^e SECTION. - Des personnes entre lesquelles le contrat de dépôt peut intervenir

3^e SECTION. - Comment se forme le contrat de dépôt

CHAPITRE II. - Des obligations du dépositaire

1^{re} SECTION. - Garde de la chose

2^e SECTION. - Restitution de la chose

CHAPITRE III. - Des obligations du déposant

CHAPITRE IV. - Des modifications au contrat de dépôt qui peuvent résulter de la convention des parties

DEUXIEME PARTIE.

CHAPITRE I^{er}. - Du dépôt nécessaire

CHAPITRE II. - Du séquestre

DROIT FRANCAIS

INTRODUCTION

EXPOSE DE L [..] MATIERE

NOTIONS PRELIMINAIRES

PREMIERE PARTIE.

Obligations des Compagnies de chemins de fer et des personnes qui traitent avec elles

CHAPITRE I^{er}. - Notions générales sur le contrat de transport

CHAPITRE II. - Obligations des Compagnies de chemins de fer en matière de transport

1^{re} OBLIGATION. - Effectuer tous les transports offerts

2^e OBLIGATION. - Registres à tenir dans les gares

3^e OBLIGATION. - Lettres de voiture et récépissés

4^e OBLIGATION. - Délais fixés pour l'exécution du transport. Expédition. Transport. Transmission. Livraison. Délai total

5^e OBLIGATION. - Fixation des prix. Egalité des taxes. Homologation. Publicité

CHAPITRE III. - Obligations des personnes qui traitent avec les Compagnies

1^{re} SECTION. - Obligations des voyageurs

Billets d'aller et retour

Déclassement

Introduction sur la voie et dans les gares

2^e SECTION. - Obligations de l'expéditeur et du destinataire

1° Obligations de l'expéditeur

Payement du transport

Déclaration d'expédition

- Débours et remboursement

Déclaration d'itinéraire

2° Obligations du destinataire

Livraison en gare ou à domicile

Payement du prix de transport

DEUXIEME PARTIE.

De la responsabilité en matière de transports par chemins de fer

CHAPITRE I^{er}. - Notions générales

CHAPITRE II. - Responsabilité vis-à-vis des personnes

1^{er} SECTION. - Responsabilité en cas de mort

2^e SECTION. - Responsabilité en cas de blessures

3^e SECTION. - Responsabilité en cas de retard

CHAPITRE III. - Responsabilité relativement au transport des marchandises

1^{er} SECTION. - Responsabilité en cas de perte totale de la marchandise

Bagages

Bagages contenant des valeurs

Bagages perdus, payés, puis retrouvés

Marchandises perdues

Mesure de la responsabilité

Question de la déclaration de la valeur

Perte d'un gain espéré

2^e SECTION. - Responsabilité en cas d'avaries

Vérification des avaries

Question des réserves

Déchets de route

Indications données par les acquit-à-caution

Réserves [...] moment de la remise

Avaries résultant du mode de transport choisi par l'expéditeur

3^e SECTION. - Responsabilité en cas de retard

Question de la force majeure et de la faute imputable au voiturier

4^e SECTION. - Du laissé-pour-compte

CHAPITRE IV. - Restriction à la responsabilité

Cas fortail et force majeure

Emballage défectueux. Vices propres de la chose expédiée

Restrictions stipulées au contrat de transport. Question de la non-garantie

Irresponsabilité de l'Etat dans les transports postaux

CHAPITRE V. - Responsabilités pénales des agents de chemins de fer

Responsabilités spéciales à certains transports

Responsabilité pénale

Transport de lettres

Transport du gibies

Transports d'objets soumis à des droits de douane

TROISIEME PARTIE.

1^{er} l'action en responsabilité

CHAPITRE I^{er}. - Exercice de l'action en responsabilité

Transports internationaux

Par qui une Compagnie doit-elle être représentée?

CHAPITRE II. - Du tribunal qui doit connaître de l'action en responsabilité

1^{re} SECTION. - Tribunal du domicile du défendeur

2^e SECTION. - Tribunal dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée

3^e SECTION. - Tribunal dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué

Des règles à suivre pour la transmission des marchandises et le règlement des réclamations

CHAPITRE III. - De la prescription de l'action contre le voiturier

1^{re} SECTION. - Extinction de l'action en responsabilité par la réception des objets transportés et le paiement du prix

2^e SECTION. - Extinction de l'action en responsabilité par la prescription

Positions