

CHAPITRE II.

DES VOITURIERS PAR TERRE ET PAR EAU.

518. Le mot *voiturier* est un terme technique; il comprend tous ceux qui transportent, moyennant un certain prix, d'un lieu à un autre, les personnes et les choses, quels que soient, du reste, les moyens de transport. On qualifie de voituriers non-seulement les individus qui font les transports par voitures ou par bateaux, mais aussi ceux qui les exécutent par des voies inconnues lors de la publication du code, les bateaux à vapeur et les chemins de fer. Il faut y ajouter un moyen de communication tout récent : le transport par ballons a été, pendant le siège de Paris, de 1870 à 1871, la seule voie de communication des assiégés avec le reste du monde, soit pour transporter les personnes par dessus les lignes de l'armée assiégeante, soit pour envoyer des lettres ou des valeurs à la famille, femmes et enfants qui s'étaient réfugiés en province ou à l'étranger, ou pour soustraire des objets précieux au pillage. Il y eut des entrepreneurs d'aérostats, comme il y a des compagnies de chemins de fer et de bateaux à vapeur (1).

Les voituriers par terre et par eau sont ordinairement commerçants; le contrat de transport appartient donc au droit commercial; il en est traité dans le code de commerce, sous le titre de *Commissionnaires pour le transport par terre ou par eau* (art. 96 et suiv.). Nous n'entrons pas dans les détails du contrat de transport ou de commission; le code civil ne traite que de la responsabi-

(1) Colmet de Santerre, t. VII, p. 345, n° 233 bis I.

lité des voituriers et de la preuve du contrat de transport : nous exposerons d'abord les principes généraux, puis nous dirons ce qu'il y a de spécial au transport le plus usuel, celui qui se fait par les voies ferrées.

SECTION I. — De la preuve du contrat de transport.

519. Le contrat de transport se forme par concours de consentement, comme toutes les conventions. D'ordinaire le consentement est exprès, il se manifeste par paroles et il se constate par écrit. Le consentement peut aussi être tacite; il l'est très-souvent en matière de louage; dans le bail à loyer et à ferme, la tacite reconduction est fréquente. Le contrat de transport se forme aussi tacitement, lorsque les objets à transporter ont été remis au voiturier, soit dans la voiture ou dans le bâtiment, soit dans le bureau à ce destiné, sur le port ou dans l'entrepôt. Dès que cette remise est faite, la responsabilité des voituriers commence, d'après l'article 1783, donc le contrat est formé. Il n'est pas nécessaire que la remise se fasse au voiturier en personne; quand le transport se fait par entreprise, les objets sont régulièrement remis à des préposés chargés de les recevoir. Le contrat est parfait dès que cette remise a eu lieu. Il faut que la remise se fasse aux personnes qui ont reçu une mission spéciale à cet effet; on applique, dans ce cas, les principes du mandat. Les domestiques du voiturier n'ont pas qualité, comme tels, de recevoir les objets qui doivent être transportés; la remise qui leur serait faite n'engage pas la responsabilité du voiturier; le contrat ne s'est pas formé, faute de consentement. En est-il de même des conducteurs des voitures publiques? Oui; en général, leur fonction consiste à conduire la voiture, ils n'ont pas charge de recevoir; n'étant pas les préposés du voiturier à cet effet, le contrat ne peut pas se former. Toutefois, il faudrait faire exception, s'ils sont autorisés à recevoir en route, là où il n'y a pas de bureau; dès qu'ils ont le droit de recevoir, ils représentent le voiturier et, par suite, le contrat se forme.

La doctrine (1) et la jurisprudence sont d'accord sur ces principes. Un paquet, remis au domestique du voiturier, ne parvint pas à sa destination. Action contre le voiturier; l'expéditeur demanda que le voiturier fût interrogé sur faits et articles; celui-ci refusa de répondre, en disant qu'aucun contrat n'était intervenu entre lui et le prétendu expéditeur. Le tribunal décida qu'il n'y avait pas lieu à interrogatoire. Pourvoi en cassation. La cour pose en principe que les voituriers ne sont responsables que des paquets qui leur sont confiés et non de ceux que l'on remet à leurs domestiques; or, aucun des faits sur lesquels l'expéditeur voulait interroger le voiturier ne portait sur la remise au voiturier de la chose qui devait être transportée, dès lors le premier juge devait déclarer l'interrogatoire inadmissible (2).

Un paquet est remis au conducteur d'une voiture publique au moment du départ. Le conducteur le plaça parmi les autres effets dont la voiture était chargée; le paquet se perdit. Action contre le voiturier. Le premier juge déclara le voiturier responsable, par le motif que le conducteur avait reçu le paquet dans l'intention de le transporter, et avec charge de le rendre à sa destination; et le voiturier, comme tout entrepreneur, est responsable des personnes qu'il emploie pour son entreprise. Pourvoi en cassation. La cour cassa la décision, par le motif que le jugement attaqué ne constatait pas que le conducteur fût préposé pour recevoir les marchandises confiées au roulage du voiturier; il n'était pas constaté non plus que le paquet eût été remis dans le lieu de l'entrepôt des marchandises, et il n'avait pas été inscrit sur les registres de la messagerie; il résultait de ces faits que le voiturier n'avait pas été légalement chargé du paquet, et que, par suite, le contrat de transport ne s'était pas formé (3).

520. Comment se prouve le contrat de transport? Faut-il appliquer les principes généraux qui régissent les preuves, notamment la preuve testimoniale, ou le code y

(1) Duvergier, *Du louage*, t. II, p. 371, n° 327.

(2) Rejet, 5 mars 1811 (Dalloz, au mot *Commissionnaire*, n° 334).

(3) Cassation, 29 mars 1814 (Dalloz, au mot *Commissionnaire*, n° 420, 2°)

déroge-t-il? La preuve par témoins n'est pas admissible quand la chose excède la valeur de 150 francs; il y a exception pour les dépôts que font les voyageurs en logeant dans une hôtellerie (art. 1341 et 1348). Cette exception est-elle applicable à la remise que les expéditeurs font entre les mains du voiturier ou de ses préposés, ou sur le port, ou dans l'entrepôt? On a prétendu que l'article 1782 assimilait les voituriers aux aubergistes, en ce qui concerne la preuve du dépôt; il suffit de lire cet article pour se convaincre qu'il ne dit pas ce qu'on lui fait dire: « Les voituriers par terre et par eau sont assujettis, pour la *garde* et la *conservation* des choses qui leur sont confiées, aux mêmes obligations que les aubergistes dont il est parlé au titre du *Dépôt* et du *Séquestre*. » Ainsi la loi assimile les voituriers et les aubergistes, en ce qui concerne leur *responsabilité*, elle ne les assimile pas en ce qui concerne la *preuve* du dépôt. Ce qui semble favoriser la fausse interprétation que l'on donne à l'article 1782, c'est qu'il renvoie au titre du *Dépôt*; or, l'article 1952 dispose que le dépôt fait par les voyageurs dans une auberge est un dépôt nécessaire, et l'article 1950 porte que la preuve par témoins peut être reçue pour le dépôt nécessaire, même quand il s'agit d'une valeur au-dessus de 150 francs. En renvoyant au titre du *Dépôt*, l'article 1782 paraît rendre les articles 1950 et 1952 applicables aux voituriers. On répond, et la réponse est péremptoire, que l'article 1782 ne renvoie qu'aux dispositions qui sont relatives à la garde et à la conservation de la chose; c'est-à-dire aux articles 1953 et 1954. Quant à la preuve du dépôt, il n'y avait aucune raison d'assimiler les voituriers aux aubergistes. Pourquoi le dépôt fait dans les auberges peut-il se prouver par témoins? C'est une application de l'exception formulée par l'article 1348, aux termes duquel la preuve testimoniale est admissible, indéfiniment, toutes les fois qu'il n'a pas été possible au créancier de se procurer une preuve littérale de l'obligation qui a été contractée envers lui; l'article 1348, n° 2, applique cette exception aux dépôts que les voyageurs font en logeant dans une hôtellerie, parce qu'il y a une impos-

sibilité morale à ce que l'hôtelier donne une reconnaissance par écrit à tous les voyageurs qui déposent leurs effets dans l'hôtellerie. La question se réduit donc à ceci : est-ce qu'il est impossible au voiturier de constater par écrit les dépôts qu'on fait entre ses mains? L'article 1785 répond à la question : « Les entrepreneurs de voitures publiques par terre et par eau, et ceux des roulages publics, doivent tenir registre de l'argent, des effets et des paquets dont ils se chargent. » Ainsi, loin qu'il y ait impossibilité de dresser écrit des dépôts qu'ils reçoivent, les voituriers sont obligés de le faire; dès lors il ne peut plus s'agir d'invoquer l'exception de l'article 1348. La doctrine (1) et la jurisprudence (2) sont d'accord.

521. Puisque l'exception de l'article 1348 n'est pas applicable au contrat de transport, la preuve reste sous l'empire du droit commun. Si la chose remise au voiturier a une valeur de plus de 150 francs, la preuve ne pourra pas se faire par témoins, en matière civile; il faudra un écrit. La loi prescrit aux voituriers de tenir registre des objets qu'ils reçoivent; elle fournit par là un moyen facile aux parties contractantes de prouver la remise : l'expéditeur peut exiger l'inscription sur le registre, et cette inscription prouvera le dépôt dont le voiturier est chargé. Si l'inscription n'est pas faite, la preuve se fera d'après le droit commun, c'est-à-dire par témoins, si la chose déposée n'a pas une valeur excédant 150 francs. On a prétendu que le défaut d'inscription prouvait contre l'expéditeur, en ce sens que le voiturier n'est responsable que si l'expéditeur a eu soin de faire inscrire l'objet qu'il remet au voiturier. Singulière prétention! Le voiturier se prévalait de sa négligence pour écarter la responsabilité que la loi lui impose. Il va sans dire que les tribunaux n'ont pas admis cette interprétation de l'article 1785. La loi ne dit pas que les expéditeurs sont obligés de faire inscrire les objets qu'ils remettent au voiturier, elle dit

(1) Duvergier, t. II, p. 366, n° 321. Duranton, t. XVII, p. 225, n° 242. Colmet de Santerre, t. VII, p. 348, n° 237 bis 11.
(2) Douai, 17 mars 1847 (Dalloz, 1847, § 98).

que les entrepreneurs doivent tenir registre; s'ils ne remplissent pas cette obligation, ils sont en faute, et ils ne peuvent certes pas invoquer leur faute pour se décharger de leur responsabilité (1).

La jurisprudence est constante. Nous citerons un exemple. Une compagnie de bateaux à vapeur fait le transport, de France en Algérie, de personnes, de bagages et de marchandises. Elle est donc responsable des bagages des voyageurs, dès qu'ils sont introduits dans le bateau, en vertu de l'article 1783. Régulièrement les malles et paquets devraient être inscrits; la cour d'Alger constate que d'habitude cette inscription ne se faisait point. Peu importe, dit-elle; car la tenue des registres et l'inscription ne sont prescrites que pour donner une garantie de plus aux voyageurs, en leur facilitant la preuve du dépôt. L'enregistrement doit donc se faire sans que les voyageurs ou expéditeurs le demandent, et même malgré eux, comme on l'a dit au conseil d'Etat; car si l'inscription est une sûreté pour le voyageur, elle profite aussi au voiturier, puisqu'elle constate la nature et la qualité de la chose déposée, et prévient ainsi les difficultés et les procès. Si le voiturier néglige de remplir cette formalité, il est en faute, et la faute, loin de l'excuser, aggrave au contraire sa responsabilité (2).

Les principes ont une telle évidence, que nous croyons inutile d'insister sur le dissentiment de Troplong, dont l'opinion est restée isolée (3).

522. A défaut d'inscription sur les registres, la preuve se fait d'après le droit commun. En matière civile, la preuve du dépôt ne peut se faire par témoins quand la chose a une valeur de plus de 150 francs. Si le voiturier est commerçant, le transport constitue un acte de commerce et, par suite, la preuve testimoniale est indéfiniment admissible (code de comm., art. 109 et 632).

(1) Grenoble, 29 août 1833 (Dalloz, au mot *Commissionnaire*, n° 425). Aubry et Rau, t. IV, p. 521, notes 7 et 8, § 373.

(2) Alger, 16 décembre 1846 (Dalloz, 1847, 2, 1).

(3) Troplong, n° 956. En sens contraire. Duvergier, t. II, p. 371, n° 328; Marcadé, t. VI, p. 529, n° 1 de l'article 1786.

SECTION II. — De la responsabilité du voiturier.

§ 1^{er}. Principes généraux.

523. L'article 1784 porte « que les voituriers sont responsables de la perte et 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 ». Cette disposition est reproduite par le code de commerce, article 103, qui ajoute que « le voiturier est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ».

La responsabilité du voiturier résulte des principes généraux. Il s'oblige à transporter la chose et à la remettre au destinataire; il doit par conséquent la conserver avec tous les soins d'un bon père de famille (art. 1136 et 1137). S'il ne la remet pas au destinataire, il manque à son obligation, et partant, il est responsable. Allègue-t-il un cas fortuit, il doit le prouver, conformément à l'article 1302. Sous ce rapport il y a analogie complète entre le louage de transport et le louage de choses : nous pouvons donc renvoyer à ce qui a été dit de la responsabilité du preneur.

Ces principes sont élémentaires. Cependant une cour d'appel s'y est trompée. Dans l'espèce, la voiture et le chargement du voiturier avaient été incendiés pendant le transport et sans cause connue. Un incendie, dit la cour, dont nul ne peut déterminer la cause, est un cas fortuit; de là elle conclut que le voiturier avait satisfait à l'article 1302, en prouvant que la chose avait péri par un incendie; sauf à l'expéditeur à prouver que la cause de l'incendie provenait de la faute, de la négligence ou de l'imprudence du voiturier. C'était mal interpréter les articles 1784 et 1302. L'incendie n'est pas un cas fortuit, il est toujours imputable à une faute quelconque; donc le voiturier n'est pas dégagé de la responsabilité qui pèse sur lui, par cela seul qu'il prouve l'incendie; il doit prou-

ver de plus que l'incendie ne provient pas de sa faute. Sur le pourvoi, l'arrêt a été cassé; la cour de cassation formule le principe dans les termes suivants : « Il ne suffit pas au voiturier, pour dégager sa responsabilité, d'établir que la marchandise à lui confiée a péri; il doit prouver encore qu'elle a péri par un cas purement fortuit, impossible à prévenir, et qu'il n'a à se reprocher aucun fait d'imprudence ou de négligence (1). » La décision paraît rigoureuse; ce n'est cependant que la conséquence du droit commun que l'article 1732 applique au locataire, et dont l'article 1733 fait l'application au cas d'incendie.

524. Les voituriers répondent aussi du vol. Cette obligation résulte de l'assimilation que l'article 1782 établit entre les voituriers et les aubergistes. Aux termes de l'article 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'hôtelier, ou par des étrangers allant et venant dans l'hôtellerie. L'article 1954 ajoute qu'ils ne sont pas responsables des vols faits avec force armée ou autre force majeure. Nous reviendrons sur le principe de cette responsabilité, au titre du *Dépôt*; elle implique une faute de la part de celui qui, chargé de veiller à la conservation de la chose, n'y a pas mis tous les soins qui auraient empêché le vol. L'application du principe au voiturier n'est pas douteuse (2). Elle a été consacrée par la cour de cassation dans l'espèce suivante. Un caisson de marchandises avait été placé dans le magasin de la voiture; ce magasin, fixé seulement par des cordes, fut enlevé par des voleurs. Le tribunal déclara le voiturier responsable; il constate que l'entrepreneur avait commis une imprudence en n'assujettissant pas le magasin de la voiture avec une chaîne de fer. Pourvoi en cassation fondé sur ce que le vol était l'effet d'une force majeure. La cour prononça un arrêt de rejet; c'était au voiturier à prouver la force majeure; or, loin que cette preuve fût faite, le

(1) Cassation, 23 août 1858 (Dalloz, 1858, 1, 359).

(2) Paris, 9 août 1853 (Dalloz, 1853, 2, 199).