

## SECTION II. — De la responsabilité du voiturier.

§ I<sup>er</sup>. 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).

jugement constatait qu'il avait commis une imprudence en négligeant les précautions nécessaires pour prévenir le vol. D'un autre côté, on ne reprochait aucune faute à l'expéditeur. Cela était décisif (1). Il y a exception en cas de force majeure. La cour de cassation a jugé qu'une compagnie de chemin de fer n'est pas responsable de la perte de marchandises pillées dans une gare par les soldats prussiens; l'arrêt porte que c'est là un *vol à force armée*, devant lequel cesse toute responsabilité (2).

**525.** La responsabilité du voiturier incombe à tous ceux qui se chargent du transport des personnes ou des choses. Il a été jugé que les entrepreneurs et les cochers de voitures de place sont responsables de la perte des paquets et bagages qui leur sont confiés. Dans l'espèce, le cocher qui transportait un voyageur de la gare à l'hôtel, entre dix et onze heures du soir, avait mis la malle sur le train de derrière de la voiture. La malle disparut pendant le trajet. De là une demande en dommages-intérêts contre l'entrepreneur. Le tribunal de la Seine l'accueillit, par le motif que la perte de la malle était imputable à l'incurie ou à l'imprudence du cocher. Sur l'appel, la cour de Paris infirma la décision par des motifs de fait. Si, dit l'arrêt, les cochers sont obligés de recevoir les bagages des voyageurs, soit dans l'intérieur de la voiture, soit sur l'impériale, les voyageurs sont maîtres de choisir l'un de ces modes de transport; c'est à eux d'apprécier la garantie qu'ils offrent, ils peuvent de plus exiger toutes les précautions nécessaires pour empêcher la perte de leurs bagages. Or, dit la cour, il n'est pas articulé que les bagages aient été placés sur l'impériale contre le gré du voyageur, et il n'est pas non plus allégué que les effets aient été perdus par le fait du cocher. C'était très-mal raisonner en fait et en droit. L'arrêt a été cassé, toutefois après délibéré en chambre du conseil et sur les conclusions contraires de l'avocat général, ce qui prouve qu'il y avait quelque doute. D'abord on soutenait que la responsabilité du voiturier n'était pas

(1) Rejet, 2 thermidor an VIII (Daloz, au mot *Commissionnaire*, n° 370). Comparez Lyon, 15 mai 1839 (Daloz, *ibid.*)

(2) Cassation, 21 juillet 1873 (Daloz, 1875, 1, 39).

applicable aux cochers des voitures de place. Le texte du code répond à cette objection; l'article 1779 range parmi les espèces principales du louage d'ouvrage le louage des voituriers qui se chargent du transport des personnes ou des marchandises; ces expressions comprennent, dans leur généralité, les entrepreneurs et cochers des voitures de place; les règlements de police qui leur imposent des devoirs spéciaux, notamment de transporter sans augmentation du tarif, les paquets et bagages des voyageurs, soit dans l'intérieur de la voiture, soit sur l'impériale, ne dérogent pas aux principes de droit commun qui régissent les rapports entre voituriers et voyageurs. Il suit de là que les entrepreneurs et cochers sont assujettis, en vertu de l'article 1782, à la garde et conservation des paquets et bagages qui leur sont confiés, et qu'aux termes de l'article 1784 ils sont responsables de leur perte, à moins qu'ils ne prouvent qu'ils ont été perdus par cas fortuit ou force majeure. C'est donc au voiturier qu'incombe la preuve du cas fortuit et de la force majeure; en l'imposant à l'expéditeur, la cour de Paris confondait l'action en responsabilité de l'article 1382 avec l'action en responsabilité dérivant du contrat de louage: l'entrepreneur et le cocher sont responsables, en vertu du contrat qui les lie et les oblige envers le voyageur, à lui remettre la chose qu'il leur a confiée et, s'ils ne le font pas, à prouver le cas fortuit qui les libère; le voyageur n'a rien à prouver que l'existence du contrat, c'est au débiteur à faire la preuve de sa libération, ce n'est pas au créancier à prouver que son débiteur n'est pas libéré. La cour de Paris avait donc faussement appliqué l'article 1382 et violé les articles 1782 et 1784 (1).

**526.** Le voiturier doit prouver le cas fortuit qui l'empêche de remettre la chose au destinataire (2). Comment se fait cette preuve? D'après le droit commun, puisque la loi n'y déroge point. La preuve testimoniale est admissible, puisque le cas fortuit ou la force majeure consistent dans

(1) Cassation, 1<sup>er</sup> mai 1855 (Daloz, 1855, 1, 157).

(2) Il en est de même quand un voyageur a été blessé. Bruxelles, 24 février 1869 (*Pasicrisie*, 1869, 2, 154).

des faits purs et simples dont la preuve peut se faire par témoins, quelle que soit la valeur du litige; et si la chose avait été volée, la preuve testimoniale pourrait se faire en vertu de l'article 1348. On a prétendu que le voiturier devait faire constater le cas fortuit par procès-verbal dressé au moment même de l'accident; c'est confondre une mesure de prudence avec une obligation légale. Il n'y a d'autres preuves que celles que la loi établit; or, aucune loi n'oblige le voiturier à faire dresser procès-verbal de l'accident qui a amené la perte de la chose voiturée. Il est vrai que l'article 97 du code de commerce dit 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 constatée*; nous n'avons pas à examiner ce que la loi entend par *constatation légale*, car l'article 97 est étranger à notre hypothèse, il parle du simple retard, tandis que nous supposons la perte de la chose. La doctrine et la jurisprudence sont d'accord sur ce point (1).

**527.** Quelle est l'étendue de la responsabilité du voiturier en cas de perte? Dire que le voiturier est responsable de la perte de la chose, c'est dire qu'il doit en rembourser la valeur, et payer les dommages-intérêts. Tel est le droit commun, et la loi n'y déroge certes pas en faveur du voiturier. Cependant les messageries ont longtemps prétendu qu'elles ne devaient, en cas de perte des choses qui leur étaient confiées, qu'une somme fixe de 150 francs. Cette prétention se basait sur l'article 62 de la loi des 23-24 juillet 1793, qui limitait effectivement à cette somme la responsabilité des messageries nationales qu'elle établissait. C'était une exception au droit commun consacrée par une loi dans l'intérêt de l'Etat, qui avait le monopole du transport. Mais les Messageries nationales et le monopole de l'Etat ayant été supprimés, on rentra dans le droit commun, d'après lequel le débiteur qui répond de la perte doit rembourser la valeur intégrale de la chose. Cela a été décidé ainsi par la cour de cassation

(1) Voyez les autorités dans Aubry et Rau, t. IV, p. 522, note 13, § 373.

en 1809, et cela est si évident, que l'on est étonné de voir ces prétentions se renouveler jusqu'en 1846. Les principes ont une telle certitude, que nous croyons inutile d'y insister (1).

**528.** Les voituriers ont soulevé une autre difficulté. Ils ont prétendu que l'expéditeur devait déclarer la valeur de la chose qu'il leur confiait. Nous convenons, disaient-ils, qu'en cas de perte le propriétaire de l'objet perdu a droit d'en réclamer la valeur. Mais comment cette valeur sera-t-elle constatée? Le propriétaire, lors de l'inscription sur les registres, doit déclarer la nature, la quantité et la valeur des choses qu'il confie aux messageries; c'est le seul moyen de garantir les droits des deux parties. Dans l'espèce, la nature des objets et leur valeur faisaient naître quelque doute. L'expéditeur avait remis au bureau des messageries un petit ballot sans autre indication que celle de sa destination, avec l'inscription *châles*: le paquet ayant été perdu, l'expéditeur réclama le prix des châles, et il se trouva que c'étaient des cachemires des Indes, qui, d'après la facture, avaient une valeur de 5,608 francs. Le tribunal de commerce rendit un jugement fondé sur l'équité plutôt que sur la rigueur du droit. Rien, dit-il, n'avait pu faire supposer aux messageries que les châles fussent d'une aussi grande valeur. Le prix du transport étant, en général, proportionné à la valeur des choses voiturées, l'expéditeur aurait dû la déclarer; on peut supposer qu'il ne l'a pas fait pour se dispenser de payer un prix plus élevé. Toutefois, les châles étant perdus, le propriétaire avait droit à une indemnité; le tribunal la fixa à 1,000 francs, *arbitrée équitablement*, dit-il. Sur l'appel, le jugement a été infirmé. La cour de Paris, après avoir rappelé le principe de la responsabilité qui incombe aux entrepreneurs, ajoute qu'aucune disposition de la loi, aucun règlement ou usage n'oblige le propriétaire des objets confiés aux voitures publiques à en déclarer la valeur; cela est certain, puisque l'expéditeur

(1) Aubry et Rau, t. IV, p. 522, note 16, § 373, et les autorités qu'ils citent. Il faut ajouter Colmet de Santerre, t. VII, p. 346, n° 235 bis.

n'est pas même obligé de faire inscrire la chose, le seul fait de la remise au voiturier ou à ses préposés suffisant pour former le contrat (n<sup>os</sup> 519 et 521). Tout ce qui résulte du défaut de déclaration, dit la cour de Paris, c'est qu'en cas de perte le propriétaire est tenu de prouver la valeur des objets perdus. En conséquence, les messageries furent condamnées à la restitution de la valeur intégrale des châles. Pourvoi en cassation. La cour prononça un arrêt de rejet, en reproduisant les arguments de l'arrêt attaqué (1).

**528 bis.** Les bagages que le voyageur transporte avec lui donnent lieu à une difficulté particulière. On a aussi soutenu en justice que les voyageurs devaient faire la déclaration de leurs effets, au moins quand ce sont des effets précieux. Cette prétention a toujours été rejetée par les tribunaux. Quand il s'agit du transport par chemin de fer, les voyageurs n'ont que quelques minutes pour faire enregistrer leurs bagages, et les employés refusent même de recevoir leurs déclarations, parce qu'il y aurait impossibilité matérielle de constater, pendant un quart d'heure, les déclarations de centaines de voyageurs. Aucune déclaration n'étant ni prescrite ni reçue, les parties restent sous l'empire du droit commun, tel que nous venons de l'exposer (n<sup>o</sup> 528). C'est au voyageur de prouver la consistance et la valeur des effets, et le voiturier répond de la valeur intégrale des bagages s'il ne les remet pas au destinataire (2).

Là n'est point la difficulté; elle consiste à savoir ce qu'il faut entendre par bagages et comment on peut les distinguer des effets transportés comme marchandises. Pour les marchandises, il y a un tarif spécial, et il y a aussi des règles spéciales en ce qui concerne la responsabilité du voiturier; nous reviendrons sur ces points. Il est certain que le voyageur ne peut pas se soustraire à ces règles, en faisant inscrire comme bagages ce qui devrait

(1) Rejet, 18 juin 1833 (Daloz, au mot *Commissionnaire*, n<sup>o</sup> 411). Comparez Rejet, 20 mars 1869 (Daloz, 1869, 1, 416).

(2) Rejet, 22 novembre 1871 (Daloz, 1872, 1, 63), et 5 mars 1872 (*ibid.*, p. 215).

être remis au bureau des marchandises. Reste à définir ce qui est bagage. En droit, on peut dire que les bagages sont les effets dont le voyageur a besoin et qui, à ce titre, doivent l'accompagner. Mais quels sont ces effets? Cette question est de fait et, par conséquent, abandonnée à l'appréciation du juge; autres sont les bagages d'une grande dame, à qui il faut des dentelles et des bijoux; autres sont ceux d'un homme, quoiqu'il appartienne également aux classes supérieures de la société. La différence est grande encore entre un voyageur de commerce et un particulier. Les faits et les circonstances variant d'une cause à l'autre, on conçoit que les décisions varient également. La jurisprudence a cependant consacré quelques principes qu'il importe de mettre en évidence.

La cour de cassation a d'abord appliqué aux voyageurs les dispositions réglementaires concernant la déclaration d'effets précieux transportés comme marchandises; à vrai dire, ce sont des décisions d'espèce plutôt que de principes. Ainsi, tout en confirmant un arrêt de la cour de Bordeaux qui avait refusé de déclarer une compagnie responsable de la perte d'un sac de voyage contenant 25,000 francs en onces d'or espagnoles, parce que le voyageur n'avait pas déclaré ces valeurs, la cour ajoute des considérations de fait: une valeur de 25,000 francs peut-elle être considérée comme bagages? Non, le voyageur aurait donc dû la déclarer comme marchandise; sa réticence était intéressée, il voulait se soustraire au tarif, dès lors la compagnie ne pouvait être responsable. La cour ajoute qu'il appartient au juge du fait d'apprécier et de fixer, d'après les documents du procès, les nécessités présumées du voyageur, la destination ordinaire du sac de nuit et le sens habituel du mot *bagage*, partant l'étendue de la responsabilité du voiturier (1).

La dernière jurisprudence de la cour de cassation paraît plus favorable aux voyageurs; elle décide que les dispositions des tarifs généraux qui exigent une déclaration des articles de finance, valeurs et objets précieux, ne

(1) Rejet, 16 mars 1859 (Daloz, 1859, 1, 316). Comparez Rejet, 7 août 1867 (Daloz, 1868, 1, 34).

s'appliquent qu'à l'expédition par voie de messagerie, qu'aucune loi n'impose au voyageur l'obligation de faire une déclaration pour le bagage qui l'accompagne. De là la cour conclut qu'il appartient aux tribunaux, dans chaque affaire, de déterminer, suivant les circonstances de la cause, eu égard notamment à la situation de fortune du voyageur, à sa profession, au but de son voyage, quels sont les objets qui peuvent rentrer dans la qualification de bagage (1). La cour a appliqué ces principes dans une espèce remarquable. Une dame avait placé dans un colis, à titre de bagages, des dentelles d'une valeur de 3,332 francs et des bijoux d'une valeur de 5,425 francs; la cour d'appel condamna la compagnie à la restitution de ces valeurs, et, sur le pourvoi, il intervint un arrêt de rejet. La cour dit qu'il appartient aux tribunaux d'apprécier ce qui doit être considéré comme bagages, c'est-à-dire les objets affectés à l'usage personnel du voyageur ou destinés à pourvoir aux besoins ou conditions du voyage. Elle constate ensuite que les dentelles étaient attachées ou destinées à être attachées aux vêtements de la voyageuse; elles faisaient donc partie de sa toilette. Quant aux bijoux, l'arrêt dit qu'ils étaient trop nombreux pour être portés sur elle, et qu'ils avaient dû être placés dans le colis égaré. Enfin l'arrêt attaqué avait décidé que ces divers objets étaient en rapport avec la situation de fortune de la demanderesse. Mais la cour d'appel avait refusé de lui allouer une indemnité pour un billet de banque de 1,000 francs et sept pièces d'or valant 300 francs, par la raison que la dame avait commis une imprudence en les plaçant dans un colis, leur peu de volume lui permettant facilement de les porter sur elle (2).

Ces principes ont cependant été modifiés par les lois et règlements concernant l'exploitation des chemins de fer. Nous dirons plus loin quelle est l'autorité légale des tarifs réglementaires en France et en Belgique; la force obligatoire de ces règlements n'est pas contestable, d'après la

(1) Rejet, 4 mars 1874 (Daloz, 1874, 1, 245).

(2) Rejet, 10 décembre 1873 (Daloz, 1875, 1, 49).

législation française. Or, les règlements prescrivent la déclaration de certains objets précieux qui sont tarifés d'après leur valeur. Le voyageur n'a pas le droit de se soustraire à ces dispositions, en faisant transporter comme bagages des marchandises qui auraient dû être déclarées. De là la distinction, consacrée par la cour de cassation, entre les effets mobiliers qui ne sont pas tarifés *ad valorem* et ceux qui le sont; les premiers restent sous l'empire du droit commun, et la compagnie en est responsable dès que les effets peuvent être considérés comme bagages, tandis que les autres sont soumis aux règles spéciales établies par les cahiers des charges (1).

**529.** Les messageries ont cherché à atteindre leur but en déclarant, sur le bulletin remis à l'expéditeur ou au voyageur, qu'en cas de perte il n'aurait droit qu'à une somme fixe, telle que 150 francs. Cette déclaration suffit-elle pour limiter à ladite somme la responsabilité du voiturier? Il est certain que la volonté unilatérale de l'une des parties ne peut pas faire la loi du contrat; il faut le concours de volonté de l'autre partie pour qu'il y ait une convention. Or, une convention est nécessaire, puisqu'il s'agit de déroger au droit commun qui régit les obligations du voiturier. La question se réduit donc à savoir si la remise au voyageur ou à l'expéditeur d'un bulletin imprimé suffit pour que l'on en induise l'acceptation de celui qui reçoit le bulletin. C'est une question de fait, et c'est au voiturier qui prétend que le bulletin forme convention de prouver l'acceptation. Duvergier dit que celui qui *accepte sciemment* un récépissé, dans lequel est insérée une pareille mention, se soumet à la condition qu'elle exprime, il est lié par une *convention tacite* dont la validité et la force obligatoire sont incontestables (2). Admettons qu'une convention *tacite* suffise, ce que l'on pourrait cependant contester, car il s'agit d'une exception, et une clause exceptionnelle exige, en principe, une déclaration formelle de volonté; reste à savoir s'il suffit que l'expéditeur accepte

(1) Rejet, 4 juin et 11 juin 1872 (Daloz, 1873, 1, 24 et 120).

(2) Duvergier, t. II, p. 370, n° 325.

*sciemment* le bulletin, c'est-à-dire qu'il lise le bulletin et qu'il sache quelle est la condition que le voiturier veut lui imposer. La négative nous paraît certaine : tout ce que l'on peut induire de la réception du bulletin, c'est que l'expéditeur connaît la volonté du voiturier; il faut plus que cela, il faut que, de son côté, il consente; or, les circonstances dans lesquelles le bulletin se délivre sont de nature à rendre ce consentement douteux; c'est au moment où les objets sont remis au voiturier que le bulletin se délivre; l'expéditeur le lit-il avec la réflexion suffisante pour que l'on puisse supposer une acceptation de sa part? Il faut plus que la lecture du bulletin; cette lecture fait seulement connaître à l'expéditeur l'offre de l'expéditeur; il faudrait, à défaut de consentement exprès, un fait d'où l'on doive induire qu'il consent. Or, le seul fait que l'on puisse invoquer, c'est la remise des objets, et cette remise a précédé la réception du bulletin; de sorte qu'il ne reste que le silence de l'expéditeur; or, le silence n'implique pas consentement. C'est l'opinion assez générale des auteurs (1), et la jurisprudence est dans le même sens (2).

**530.** Les principes que nous venons d'exposer reçoivent-ils leur application lorsque les objets déposés sont des titres de créances, de l'argent, des bijoux ou autres effets précieux renfermés dans une malle ou un paquet dont le contenu n'a pas été déclaré? On enseigne généralement que, dans ce cas, le voiturier n'est tenu d'indemniser le propriétaire que dans la proportion de la valeur d'objets ordinaires. Cette opinion est fondée sur l'intention des parties contractantes. Les messageries exigent, pour le port de l'argent ou autres choses précieuses, un prix plus élevé que pour le transport des autres effets. Lors donc qu'un voyageur ou expéditeur remet au voiturier un paquet ou une malle, sans déclarer le contenu, il les présente comme contenant des effets ordinaires, puisqu'il ne paye que le prix du transport pour des objets d'une valeur ordinaire. Ainsi le contrat se forme pour le trans-

(1) Aubry et Rau, t. IV, p. 522, note 18, § 378, et les auteurs qu'ils citent. Colmet de Santerre, t. VII, p. 347, n° 235 bis.

(2) Douai, 17 mars 1847 (Daloz, 1847, 2, 98).

port d'effets ordinaires; si l'expéditeur est en perte, il doit l'imputer à sa négligence; le plus souvent il y a une espèce de dol, car s'il ne déclare pas le contenu, c'est pour ne devoir pas payer le prix plus élevé fixé par le tarif. Il a contre lui l'équité aussi bien que le droit strict (1).

Troplong fait une objection assez spécieuse. Le voiturier, dit-il, doit apporter à la conservation de la chose tous les soins d'un bon père de famille, peu importe que la chose soit précieuse ou non; son obligation étant la même, les conséquences de l'inexécution doivent être identiques. Donc, dans tous les cas, le voiturier doit, d'après le droit commun, réparer tout le préjudice qu'il a causé par sa négligence (2). L'objection ne tient pas compte de la réalité des choses. Les objets précieux sont régulièrement d'un moindre volume que les objets ordinaires; ils s'égareront donc plus facilement, et, d'un autre côté, ils tentent davantage la cupidité : on vole plus souvent de l'argent que des ballots de marchandises. C'est un motif pour que celui qui est chargé de veiller à la conservation des effets précieux y apporte plus de soins; sa responsabilité, en cas de perte, est aussi plus grande, il court plus de risques : n'est-il pas juste qu'il soit indemnisé par un prix plus élevé, qui tient lieu de prime d'assurances? Si on le rend responsable de la perte intégrale, sans que la prime ait été payée, on viole le contrat tacite qui intervient entre l'expéditeur et le voiturier (3).

La jurisprudence est divisée; elle se prononce, en général, contre l'expéditeur. Un arrêt de la cour de Bruxelles dit très-bien que si l'expéditeur néglige de déclarer au voiturier que le paquet qu'il lui remet contient de l'argent, et de payer le prix dû pour le transport de l'argent, il ne se forme pas de contrat de louage pour le transport de la somme que le paquet renferme; en effet, le prix est un élément essentiel du contrat; or, le prix payé par l'expéditeur n'est pas le prix qu'il aurait dû payer, donc le voi-

(1) Duvergier, t. II, p. 373, n° 329.

(2) Troplong, *Du louage*, n° 950.

(3) Colmet de Santerre, t. VII, p. 347, n° 235 bis.

turier doit croire qu'il ne répond que d'un paquet ordinaire (1). Il y a un arrêt en sens contraire de la cour de Montpellier. Dans l'espèce, une des malles d'un voyageur avait été égarée; elle contenait, outre les effets du voyageur, une montre avec chaîne en or et une somme de 800 francs en espèces. La cour constate simplement que la déclaration du contenu de la malle étant conforme à la vérité, d'après les circonstances de la cause, le voiturier ne saurait échapper à la responsabilité que les lois mettent à sa charge. Pourvoi en cassation. La cour prononça un arrêt de rejet, en se fondant sur ce que l'arrêt attaqué était motivé plus en fait qu'en droit; il ne décidait pas d'une manière absolue que les messageries sont responsables indéfiniment de l'argent contenu dans les malles et non déclaré par le voyageur; la décision était principalement basée sur ce qu'il résultait des faits et circonstances de la cause que l'affirmation du voyageur était conforme à la vérité; or, de cette appréciation de circonstances il ne peut résulter aucune violation de loi. La rédaction de l'arrêt de rejet implique que la cour aurait cassé la décision si elle avait été rendue en droit; or, en réalité, la cour de Montpellier avait décidé une question de droit, en condamnant les messageries à supporter la perte d'une somme d'argent non déclarée. Qu'importe que la déclaration du voyageur fût vraie? Le voiturier n'en contestait pas la vérité, il soutenait qu'il n'était pas responsable de l'argent non déclaré; la cour décidait donc une question de droit, tout en jugeant en fait (2).

**531.** Le voiturier pourrait-il stipuler qu'il ne répond pas des bagages? La négative est certaine; il est vrai que les parties peuvent faire telles stipulations qu'elles veulent, mais à condition de ne pas déroger aux bonnes mœurs; or, c'est une convention immorale que celle qui dispense le débiteur de remplir ses obligations. A plus forte raison une stipulation pareille, insérée dans un bul-

(1) Bruxelles, 28 avril 1810 (Daloz, au mot *Commissionnaire*, n° 427, 1°). Comparez Douai, 17 mars 1847 (Daloz, 1847, 2, 98).

(2) Rejet, 16 avril 1828 (Daloz, au mot *Commissionnaire*, n° 429). Comparez la critique de Duvergier, t. II, p. 375, n° 329.

letin remis au voyageur, ne suffirait pas pour décharger le voiturier de sa responsabilité; on ne peut pas admettre que les voyageurs consentent à une clause qui est contraire à l'essence du contrat de louage (1).

**532.** On peut donner un autre sens à la stipulation de non-garantie: c'est que le voiturier répond, à la vérité, de sa faute, mais que ce sera à l'expéditeur de prouver la faute. En ce sens la stipulation est valable, car les parties sont libres de diminuer l'étendue de l'obligation de garantie. La cour de Bordeaux l'a jugé ainsi dans l'espèce suivante. Une compagnie de chemins de fer consent à transporter à prix réduit les chevaux de course appartenant aux membres d'une société. En échange de cette concession, elle stipule qu'elle sera dégagée de toute responsabilité en cas d'accident. Il arriva qu'un incendie éclata dans un wagon-écurie, et fit périr un cheval; la cour condamna la Compagnie à indemniser le propriétaire, parce qu'il était constaté que l'accident était le résultat d'une faute commise par les agents de la Compagnie. Or, le voiturier ne peut pas stipuler qu'il ne répondra pas de sa faute; la clause portant qu'il n'est pas garant en cas de perte n'a d'autre effet que de rejeter sur l'expéditeur le fardeau de la preuve, tandis que, d'après le droit commun, la preuve incombe au voiturier (2).

**533.** Il reste une difficulté en matière de preuve. Le fait du dépôt d'une malle est constant; mais les effets contenus dans la malle n'ayant pas été déclarés, c'est à l'expéditeur d'en prouver la valeur. Comment fera-t-il cette preuve? On admet généralement que la valeur des choses pourra être établie par tous moyens de preuve, par témoins, et au besoin par le serment *in litem*, conformément à l'article 1369. Il n'y a aucun doute quant au serment, puisque la loi donne au juge le pouvoir de le déférer lorsqu'il est d'ailleurs impossible de constater autrement la valeur de la chose. Mais en ce qui concerne la preuve par témoins, il y a un doute très-sérieux. La loi

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

(2) Bordeaux, 5 mars 1860 (Daloz, 1860, 2, 170).

n'admet pas la preuve par témoins au delà de 150 francs, à moins que le créancier n'ait été dans l'impossibilité de se procurer une preuve littérale; or, l'expéditeur ne se trouve certes pas dans cette impossibilité, puisque la loi lui offre un moyen très-facile, c'est de faire la déclaration des objets et de leur valeur; cette déclaration inscrite sur les registres lui fournit une preuve écrite: c'est donc par sa négligence que la preuve lui fait défaut. En droit strict on devrait appliquer l'article 1341. Si l'on admet néanmoins la preuve testimoniale, c'est que l'article 1369 paraît donner au juge un pouvoir discrétionnaire, en l'autorisant à déférer le serment, lorsqu'il est d'ailleurs impossible de constater autrement la valeur de la chose: après tout, les témoignages sont une preuve moins incertaine que le serment (1). Il est de jurisprudence que l'estimation des effets perdus est abandonnée à l'arbitrage des tribunaux qui doivent la déterminer d'après les circonstances de la cause (2).

## § II. Du transport par chemin de fer.

**534.** Les principes généraux qui régissent la responsabilité du voiturier reçoivent des exceptions pour le transport des lettres et des dépêches télégraphiques. Nous renvoyons à ce qui a été dit au titre des *Obligations*. Il y a une voie de transport qui joue un grand rôle dans la vie réelle, et partant, dans la jurisprudence: ce sont les chemins de fer. La responsabilité de l'Etat ou des compagnies est-elle régie par le droit commun? Quelles sont les dérogations aux principes généraux? Ces questions ne sont pas sans difficulté; il faut nous y arrêter.

### NO I. DE LA FORCE OBLIGATOIRE DES RÈGLEMENTS.

**535.** En Belgique, l'Etat a construit les grandes voies ferrées; elles forment le chemin de fer national; c'est la

(1) Duranton, t. XVII, p. 226, n° 243. Duvergier, t. II, p. 367, n° 322 et 323.

(2) Grenoble, 29 août 1833; Paris, 29 avril 1809 (Daloz, au mot *Commissionnaire*, n° 423 et 425).

loi qui en a décrété l'exécution, c'est la loi qui a chargé le gouvernement de l'exploiter, c'est par des arrêtés royaux que les conditions de transport ont été établies. En apparence, il résulte de là une différence radicale entre le transport par chemin de fer et le transport par l'intermédiaire des particuliers ou des compagnies. Le transport par terre ou par eau, dont le code civil s'occupe, est un contrat qui se parfait par concours de consentement, et dont les clauses sont abandonnées aux libres stipulations des parties contractantes; tandis que le transport par chemin de fer est régi par la loi et par des règlements pris en exécution de la loi. En faut-il conclure que ces règlements ont la même force obligatoire que les arrêtés royaux, c'est-à-dire qu'ils sont obligatoires pour les particuliers comme pour l'Etat, et que, par conséquent, le transport par chemin de fer est soumis à des règles spéciales? Il faut avant tout préciser le caractère des règlements qui existent aujourd'hui: ce ne sont pas des arrêtés royaux, ce sont des règlements ministériels.

La loi du 12 avril 1835 porte (art. 1 et 2): « Provisoirement, en attendant que l'expérience ait permis de fixer d'une manière définitive les péages à percevoir, ces péages seront réglés par un arrêté royal. Le gouvernement pourra également établir des règlements pour l'exploitation et la police de la nouvelle voie. » Régulièrement le tarif des péages aurait dû être fait par une loi (Constitution belge, art. 113 et 110); le pouvoir législatif délégua cette attribution au roi, à titre provisoire. Cette délégation exceptionnelle doit être strictement limitée à l'objet pour lequel elle a été accordée; la loi de 1835 ne transfère pas au roi le pouvoir législatif, en matière de transport par voie ferrée; le seul pouvoir qu'elle lui délègue, c'est d'établir des tarifs provisoires. Un arrêté du 2 septembre 1840 autorise le ministre des travaux publics à apporter des modifications provisoires aux tarifs des chemins de fer; modifications qui ne pouvaient devenir définitives que par approbation du roi. Cette sous-délégation était-elle légale? On l'a contesté, et avec raison, nous semble-t-il. La loi de 1835 délèguait au roi le droit de faire des