

C'est rendre un mauvais service à l'Etat que de dire que sa position est privilégiée, qu'il n'est pas soumis au droit commun et que les dispositions qui l'affranchissent de la responsabilité générale sont obligatoires pour les expéditeurs. Nous avons transcrit les reproches trop vifs que les tribunaux de commerce ont adressés à l'administration du chemin de fer; ce qui a soulevé les juges consulaires contre le règlement-tarif, c'est précisément l'opinion qu'ils se formaient du caractère de ses dispositions; ils y voyaient une dérogation au droit commun que l'on prétendait imposer aux commerçants dans l'intérêt de l'Etat, c'est-à-dire du fisc; or, dans le préjugé commun, le fisc et l'Etat sont toujours vus avec quelque défaveur, on les traite presque en ennemis. Il faut combattre ce préjugé; cela pouvait être vrai alors que l'Etat c'était le roi, une caste militaire ou sacerdotale qui exploitaient les peuples au nom d'un prétendu droit divin; cela n'est pas vrai sous l'empire d'une constitution où l'Etat n'est que l'organe de la nation souveraine. Or, n'est-ce pas favoriser le préjugé dominant et lui donner raison, que de dire que l'Etat qui traite comme voiturier avec des expéditeurs leur impose une loi tellement désastreuse, que le consentement des expéditeurs n'est qu'une adhésion forcée? Il faut apprendre, au contraire, aux commerçants que l'Etat ne demande aucun privilège, qu'il use du droit commun, alors même qu'il propose aux expéditeurs des conditions qui y dérogent. Mais il leur laisse le choix, et ce choix est, au fond, favorable à tous ceux qui veulent courir la chance de la perte, car en prenant la chance sur eux, ils payeront un prix moins élevé pour le transport de leurs marchandises. C'est en définitive à cela qu'aboutit le tarif. Ce n'est donc pas un privilège que l'Etat réclame au détriment des expéditeurs. On peut hardiment affirmer que cela est impossible. Chaque année les péages du chemin de fer sont votés par les chambres conformément au tarif; donc la nation, par l'organe de ses représentants, approuve ce qui s'est fait en vertu de la loi. Est-ce que la nation consentirait à un système de privilège qui ruinerait les expéditeurs, c'est-à-dire tous ceux qui se

servent du chemin de fer? La question n'a pas de sens.

545. Nous avons dit que l'Etat commença par vouloir se soustraire au droit commun, en prétendant qu'il ne devait pas même répondre de sa faute. Cette prétention exorbitante, repoussée par les tribunaux de commerce, fut condamnée également par la cour de cassation. Dans l'espèce, des marchandises expédiées par le chemin de fer, avec destination de Leipzig, furent saisies à la douane, à Cologne, par suite d'une erreur de copie dans la déclaration, ce qui occasionna un retard de trente jours; les destinataires firent vendre la marchandise, il en résulta une perte de 1,854 francs 86 centimes sur le montant de la livraison. L'expéditeur réclama cette somme à titre de dommages-intérêts contre l'Etat; un jugement du tribunal de commerce de Verviers admit sa demande. Pourvoi en cassation. L'administration reconnaissait que le retard était imputable à la faute de ses agents; mais elle soutenait que les conséquences de cette faute étaient régies par l'article 17 du tarif, aux termes duquel le retard donne lieu à la retenue d'un dixième du prix de transport. Ainsi le débat portait sur l'autorité des dispositions du tarif; le pourvoi prétendait que c'était une autorité réglementaire, c'est-à-dire une autorité légale. Nous avons dit plus haut que la cour de cassation a condamné ces prétentions (n° 535). Le pourvoi invoquait encore le tarif, en ce sens qu'il formait la loi des parties, et que d'après cette loi la clause de non-garantie était la règle de l'exploitation du chemin de fer par l'Etat. C'était là la vraie difficulté. Les parties contractantes peuvent-elles déroger à la responsabilité du voiturier lorsqu'il est en faute, en limitant les dommages-intérêts auxquels l'expéditeur a droit? Peuvent-elles convenir que l'Etat ne sera pas garant de sa faute, comme le soutenait le pourvoi? Nous avons répondu d'avance à la question; notre réponse est celle de la cour de cassation. Aucune stipulation ne peut affranchir l'Etat de la responsabilité qu'il encourt par sa faute; une pareille stipulation, dit la cour, serait non-seulement contraire à l'essence même du contrat de louage,

elle blesserait en outre la morale publique. En conséquence, la cour rejeta le pourvoi (1).

N'y a-t-il pas contradiction entre cette décision et la jurisprudence de la cour de cassation, en cas de perte de la chose? Non; si elle se contente d'une indemnité fixe lorsque la chose est perdue, c'est par dérogation au principe de responsabilité établi par l'article 1784. L'Etat répond de la perte, à moins qu'il ne prouve que la chose a été perdue par cas fortuit ou force majeure; l'expéditeur a droit à une indemnité sans être tenu de prouver que l'Etat est en faute; c'est à l'Etat de prouver le cas fortuit qu'il allègue, et s'il n'allègue ni ne prouve le cas fortuit, il est tenu d'une indemnité qui, d'après le droit commun, est de la valeur totale de la chose et qui, d'après le tarif, est d'une somme fixe lorsque la chose n'est pas assurée, et de la valeur intégrale quand l'expéditeur a payé la prime d'assurance. En tout cas, l'expéditeur a droit à une indemnité, sans être tenu de prouver que l'Etat est en faute. Mais, dans l'espèce, la faute de l'Etat était avouée et constatée par le jugement. Il ne s'agissait donc plus d'une dérogation à l'article 1784, cette disposition était hors de cause; il s'agissait de savoir si l'Etat peut stipuler qu'il ne répondra pas des conséquences de sa faute; le pourvoi le prétendait; c'est cette prétention de l'Etat que la cour a condamnée. Vainement l'Etat invoquait-il le contrat intervenu entre lui et l'expéditeur; l'expéditeur ne peut pas plus consentir que l'Etat ne peut stipuler une clause qui affranchirait le voiturier de l'exécution de ses engagements, en lui permettant de commettre des fautes sans être obligé de réparer le préjudice qui en résulte. Une pareille stipulation, quand même elle serait écrite dans le contrat, est nulle, comme contraire aux bonnes mœurs.

546. La cour de Liège a fait une juste application de ces principes au cas de vol. Nous avons dit qu'il résulte de l'assimilation que l'article 1782 établit entre le voiturier et l'aubergiste, que le premier répond du vol des

(1) Rejet, 4 février 1870, trois arrêts (*Pasicrisie*, 1870, 1, 199).

effets qui lui sont confiés. Dans l'espèce, les marchandises transportées par une compagnie de chemin de fer avaient été volées pendant la durée du transport. De là une action en responsabilité. La Compagnie opposa la clause de son règlement-tarif, empruntée au tarif de l'Etat. Il y avait une première difficulté : quelle est l'autorité des règlements arrêtés par les compagnies? Nous dirons plus loin qu'ils ont une force contractuelle, dans le cas où il est prouvé que l'expéditeur les connaissait. Le règlement de la Compagnie, en le supposant accepté par l'expéditeur, l'affranchissait-elle de la responsabilité qui pèse sur elle, en cas de vol, lorsqu'il est constant que la soustraction a eu lieu par suite d'une faute lourde des préposés de la Compagnie? La Compagnie invoquait la jurisprudence de la cour de cassation que nous venons d'exposer. Il est permis, dit-elle, de fixer par convention, conformément à l'article 1152, les dommages-intérêts dont sera tenu le voiturier en cas de faute de sa part, et cette stipulation tient lieu de loi. Cela est très-vrai quand il s'agit de l'inexécution de l'obligation que le voiturier contracte de remettre la chose au destinataire, c'est-à-dire quand la convention déroge à l'article 1784. Mais cela n'est pas vrai quand l'expéditeur établit que la chose a été volée par une faute lourde du voiturier; dans ce cas la convention intervenue entre l'expéditeur et la Compagnie ne saurait affranchir celle-ci de sa responsabilité, puisque la Compagnie ne peut pas stipuler qu'elle ne répondra pas de sa faute; une pareille stipulation, fût-elle acceptée par l'expéditeur, serait nulle, parce qu'elle est contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs; elle encouragerait la négligence des entrepreneurs de transport et elle favoriserait la fraude et les plus coupables abus. La cour de Liège établit très-bien la différence qui existe entre l'article 1152, invoqué par la Compagnie, et l'article 65 du règlement-tarif qu'elle avait emprunté au tarif de l'Etat. Si l'article 1152 permet aux parties d'évaluer les dommages-intérêts dont le débiteur sera tenu en cas d'inexécution de ses obligations, ce n'est pas pour l'affranchir de ses engagements, c'est, au contraire, pour en

assurer l'accomplissement; le créancier conserve donc tous ses droits contre le débiteur; tandis que, dans le cas prévu par l'article 65 du règlement-tarif, la chose transportée se trouve perdue, l'exécution du contrat devient impossible; le voiturier ne remplissant pas l'obligation qui lui incombe de restituer la chose, doit indemniser le créancier de cette perte: quel sera le montant de l'indemnité? Celle qui est fixée par le tarif, quand l'expéditeur ne prouve aucune faute à charge du voiturier. Alors on se trouve dans le cas de l'article 1152. Mais, s'il est prouvé que le voiturier est en faute, il en doit être responsable; on n'est plus dans le cas de l'article 1152, le voiturier ne peut pas se prévaloir d'une disposition qui tend à assurer sa responsabilité, pour s'affranchir de la responsabilité de sa faute (1).

547. Le tribunal de commerce de Bruxelles a appliqué le même principe au cas de retard dans la remise de la chose transportée par le voiturier. Dans l'espèce, l'expéditeur avait confié à l'administration du chemin de fer de l'Etat, un paquet brillants, valeur de 14,000 francs, pour en faire le transport à Moscou; il était constant que les brillants avaient été vendus, et que le marché fut rompu, la marchandise, retenue par la douane russe, n'ayant pas été remise au destinataire. Le tribunal constate que l'administration du chemin de fer était en faute de n'avoir pas avisé l'expéditeur des obstacles qui s'opposaient à la remise du paquet; l'expédition devait être faite le 11 novembre 1870, et ce n'est qu'au mois d'avril 1871 que l'administration donna avis à l'expéditeur que son colis était revenu à Cologne. L'Etat est en faute, dit le tribunal, pour ne pas avoir immédiatement averti l'expéditeur de ce qui se passait à la douane russe; il est donc responsable de la non-arrivée du colis à sa destination et du retard apporté dans la restitution. La faute étant constante, il n'y avait pas lieu d'appliquer les dispositions du tarif concernant le retard, car ces dispositions supposent qu'aucune faute n'est prouvée à charge de l'adminis-

(1) Liège, 2 août 1873 (*Pasicrisie*, 1874. 2. 54).

tration, tandis que, dans l'espèce, la faute de l'Etat était prouvée. Or, l'Etat ne peut pas stipuler qu'il ne répondra pas de sa faute (1).

548. Doit-on appliquer les mêmes principes au cas du retard dans le transport des voyageurs? Un médecin appelé en consultation, prend à Bruxelles le train qui devait le transporter au lieu de sa destination à l'heure indiquée; le train fut arrêté en route par suite d'un encombrement de la voie; il en résulta que le voyageur manqua la correspondance; de là une action en dommages-intérêts contre l'Etat. Cette demande fut accueillie par le tribunal de Bruxelles. L'Etat opposait l'article 5 du livret réglementaire du transport des voyageurs; cet article est ainsi conçu: « En cas de retard dans l'arrivée à destination ou aux lieux de correspondance, les voyageurs n'ont droit à un dédommagement que pour autant qu'il y ait faute imputable à l'administration, et ce dédommagement ne peut, pour quelque raison que ce soit, excéder le prix du transport. » Cette disposition est très-mal rédigée; il est inutile de le prouver, puisque l'Etat ne l'interprète pas à la lettre, comme nous allons le dire. Le tribunal écarta le règlement en le déclarant nul, comme acte de l'autorité, et en décidant qu'il ne pouvait pas même être invoqué comme formant convention entre l'Etat et les voyageurs. Cela est trop absolu. Il faut appliquer la distinction que nous venons de faire pour le cas de perte des marchandises. Le retard est une inexécution de la convention de transport; donc l'administration est responsable par cela seul que les trains sont en retard. C'est ce retard qui ne donne lieu qu'à un dédommagement consistant dans le remboursement du prix du transport. Il faut cependant ajouter une condition: c'est que le retard doit être dommageable. Tel est le droit commun; quand l'inexécution d'une obligation ne cause pas de dommage, il ne peut pas y avoir lieu à dommages-intérêts. La cour de cassation de France l'a jugé ainsi (2), et cela n'est pas douteux.

(1) Jugement du tribunal de commerce de Bruxelles, du 20 novembre 1871 (*Pasicrisie*, 1872, 3, 340).

(2) Rejet, 8 août 1867 (*Dalloz*, 1868, 1, 30).

Mais si le voyageur peut prouver que le retard est imputable à une faute de l'administration, il aura droit à des dommages-intérêts qui seront évalués d'après le droit commun; dans ce cas, l'administration ne peut pas invoquer l'article 5 du livret réglementaire; car si on l'interprétait en ce sens que l'Etat ne doit jamais qu'une indemnité fixe, quel que soit le dommage causé par sa faute, la clause aboutirait à déclarer l'Etat non responsable de sa faute, et une pareille clause est nulle. On ne peut pas invoquer l'article 1152, car cette disposition ne signifie pas que les parties peuvent stipuler qu'elles ne répondront pas de leur faute. Reste une condition de fait, la preuve de la faute. Dans l'espèce, le tribunal constatait que l'encombrement de la voie, produit par des trains de marchandises qui l'occupaient, était imputable à l'administration.

Sur le pourvoi il intervint un arrêt de rejet. L'Etat ne contestait pas les principes tels que nous venons de les exposer; mais il prétendait que le tribunal l'avait condamné à des dommages-intérêts sans constater qu'il y eût faute de sa part; car l'encombrement de la voie, par lui-même, ne constitue pas une faute, la voie pouvant être encombrée par suite d'une force majeure (1). La cour de cassation répond que le jugement attaqué ne disait point ce que le pourvoi lui faisait dire; le tribunal n'avait pas jugé que tout encombrement de la voie doit être imputé à une faute; il avait déduit des faits de la cause qu'il y avait une faute commise par les agents de l'administration: ce qui était décisif (2).

549. Le tarif réglementaire prévoit plusieurs cas dans lesquels l'Etat décline toute responsabilité en ce qui concerne les avaries. Il est dit dans l'article 73 que les animaux vivants, les comestibles, les produits chimiques, les objets d'art et notamment les tableaux, sont transportés sans garantie aucune de la part de l'administration. Cette disposition est aussi très-mal rédigée: quelle en est la vraie signification? Le tribunal de Verviers a déclaré

(1) Voyez un exemple dans un arrêt de Bruxelles, du 22 décembre 1870 (*Pasicrisie*, 1871, 2, 147).

(2) Rejet, 21 janvier, 1875 (*Pasicrisie*, 1875, 1, 90).

l'Etat responsable, malgré la clause, en vertu de l'article 1784 du code civil. Il est dit dans le jugement que si la responsabilité de l'Etat peut être restreinte par la convention des parties intéressées, elle ne saurait être complètement anéantie, parce qu'il n'est pas permis de s'affranchir d'une manière absolue des conséquences de ses faits, surtout lorsqu'ils revêtent un caractère de faute. Sans doute, s'il est prouvé que l'avarie est arrivée par la faute du voiturier, celui-ci ne peut invoquer la clause de l'irresponsabilité, quand même l'expéditeur l'aurait expressément consentie; l'article 6 du code civil annule ces conventions. Mais, dans l'espèce, le tribunal ne constatait aucune faute à charge de l'administration; il semblait donc considérer le fait seul de l'avarie comme impliquant une faute de la part de l'administration. Ici il y a erreur. En cas d'avarie, le voiturier est responsable d'après le droit commun, sans que l'expéditeur doive prouver aucune faute à sa charge; on applique à l'avarie ce que nous avons dit de la perte. Le voiturier n'est déchargé de cette responsabilité que s'il prouve que l'avarie a été occasionnée par un cas fortuit. Tel est le droit commun. Le tribunal dit que les conventions peuvent restreindre cette responsabilité, mais qu'il n'est pas permis aux parties de l'anéantir. Or, l'Etat soutenait précisément que la clause d'irresponsabilité, écrite dans le tarif, ne devait pas être prise dans un sens absolu; c'est une simple dérogation à l'article 1784 qui déclare le voiturier responsable des pertes et avaries, alors même qu'il n'y aurait aucune faute à sa charge: c'est cette responsabilité que l'Etat décline. Autre est la question de savoir si l'Etat répond de l'avarie quand l'expéditeur prouve que l'avarie est imputable à la faute de l'administration; la clause d'irresponsabilité ne s'applique pas à cette hypothèse, parce que, ainsi entendue, la clause serait contraire aux bonnes mœurs, et toute stipulation qui blesse la moralité est viciée dans son essence; tandis qu'il n'y a rien d'immoral à convenir que l'Etat ne répondra de l'avarie que si l'expéditeur prouve qu'elle lui est imputable.

La cour de cassation a consacré ces principes, mais

dans des termes qui nous obligent à faire une réserve. Elle dit que la clause d'irresponsabilité n'a d'autre portée et ne peut avoir d'autre effet que d'affranchir l'Etat, en cas d'avarie ou de perte, de la présomption de faute établie par l'article 1784, à charge du voiturier, et de *placer les parties sous l'empire du droit commun*, en imposant à l'expéditeur l'obligation de prouver les faits constitutifs d'une faute qui donne lieu à la responsabilité. Il n'est pas exact de dire que la clause qui met la preuve de la faute à la charge de l'expéditeur est un retour au droit commun : cela est vrai quand il s'agit d'un délit ou d'un quasi-délit; cela n'est pas vrai quand il s'agit d'une faute conventionnelle; or, l'article 1784 parle de l'exécution d'une convention en vertu de laquelle le voiturier est tenu de livrer la chose au destinataire; s'il ne le fait pas, il doit prouver, d'après le droit commun, qu'il en a été empêché par un cas fortuit, et c'est à lui de prouver le cas fortuit qu'il allègue. L'article 1784 n'est donc que l'application du principe de l'article 1302; par conséquent la clause d'irresponsabilité déroge, en réalité, au droit commun, mais cette dérogation est valable, comme l'a très-bien jugé la cour de cassation, puisqu'elle n'a rien de contraire à l'ordre public ni aux bonnes mœurs (1).

N° 2. DE LA FORCE OBLIGATOIRE DES RÉGLEMENTS DES COMPAGNIES.

550. Les compagnies ont des règlements contenant les conditions auxquelles elles se chargent du transport. Ces conditions sont identiques à celles que l'Etat a établies dans son tarif. Ont-elles la même force? Il ne peut être question que d'une autorité résultant de la convention des parties contractantes. On n'a jamais contesté que les compagnies soient des voituriers, et, comme tels, soumis au droit commun qui régit le contrat de louage. Le contrat se forme entre les compagnies et l'expéditeur par concours de consentement; cela est d'évidence, cependant ici s'élève une difficulté. Quand l'Etat intervient dans

(1) Cassation, 29 novembre 1874 (*Pasicrisie*, 1875, 1, 19).

le contrat de transport, les conditions auxquelles il se charge de transporter les personnes et les choses sont connues de l'expéditeur, par suite de la publication qui en est faite dans la forme légale (Constitution belge, art. 129). La publication entraîne la présomption que l'expéditeur, comme tous les citoyens, connaît le règlement; or, dès qu'il le connaît, il s'y soumet et l'accepte, par cela seul qu'il remet à l'administration des marchandises qu'elle se charge de transporter aux conditions qu'elle a rendues publiques. Le contrat se prouve donc par l'offre de l'Etat et par l'acceptation de l'expéditeur. En est-il de même quand il s'agit d'une compagnie? Non, car les règlements des compagnies ne sont pas des actes de l'administration publique; ils ne sont pas soumis à une publication légale, par conséquent ils ne sont pas présumés connus de l'expéditeur. En cas de contestation, la compagnie qui invoque son règlement comme base des conventions intervenues entre elle et l'expéditeur, devra prouver que celui-ci connaissait les dispositions réglementaires; quand ce fait sera établi, il en résultera que le contrat de transport s'est formé par le consentement tacite de l'expéditeur.

De là suit que les dérogations au droit commun que contiennent les règlements ne peuvent être opposées à l'expéditeur que s'il est prouvé qu'il en avait connaissance et qu'il y a tacitement souscrit. Si ce fait n'est pas établi, l'expéditeur n'est pas lié par les dispositions exceptionnelles du règlement; donc le contrat restera sous l'empire du droit commun. Il y a ici une anomalie qui accuse une lacune dans notre législation : c'est qu'il y a un contrat alors que les parties sont en désaccord sur les conditions essentielles de la convention. Voici le cas qui s'est présenté. Le règlement de la compagnie portait, comme le tarif de l'Etat, qu'en cas de perte elle payerait à l'expéditeur une indemnité de 4 francs par kilogramme. Cette clause était-elle applicable au contrat formé tacitement par la remise des marchandises? Le tribunal répond qu'il n'était pas établi que l'expéditeur eût connaissance du règlement, ni qu'il eût consenti aux dispositions qui dérogeaient à la loi commune; il en conclut que la com-