

891. Du reste, on entend ici par maître celui envers qui le serviteur a engagé personnellement ses services, quand même il serait lui-même dans une relation de dépendance avec une autre personne.

Un maître-d'hôtel du maréchal de Villeroi avait pris à son service une femme qui était à la suite de l'armée; elle demanda son salaire à raison de vingt sous par jour. Le maître-d'hôtel répondit qu'il ne l'avait prise que pour son pain; que même il lui avait donné deux louis, plutôt par charité que par obligation, et qu'elle s'en était contentée. Sur ce, arrêt du grand conseil du 1<sup>er</sup> avril 1704, qui le renvoie de la demande en affirmant qu'il n'avait rien promis à cette femme au delà de deux louis (1).

892. Quant à la prescription du salaire des domestiques et ouvriers, nous renvoyons à notre commentaire des art. 2271 et 2272 du Code Napoléon (2).

893. La compétence des actions relatives au paiement des *salaires des gens de travail, des gages des domestiques, à l'exécution des engagements respectifs des maîtres et de leurs domestiques ou gens de travail*, appartient au juge de paix; sans appel jusqu'à concurrence de 50 fr.; à charge d'appel, à quelque valeur que la demande puisse monter (3).

M. Henrion de Pansey a commenté ce point de droit dans son *Traité de la Compétence des juges de paix* (4). Nous renvoyons à son excellent travail.

(1) Brillou, v<sup>o</sup> *Gages*.

(2) *Prescription*, t. 2 n<sup>o</sup> 942 et suiv.

(3) Loi du 24 août 1790, t. 3, art. 10. — Ce point est modifié aujourd'hui par l'art. 5, 3<sup>o</sup> de la loi du 25 mai 1838 duquel il résulte que la connaissance de ces contestations appartient au juge de paix jusqu'à cent francs, sans appel, et à charge d'appel à quelque chiffre que la demande s'élève.

(4) Chap. 30. Voyez aussi Répert. de M. Merlin, v<sup>o</sup> *Juge de paix*, § 17.

## SECTION II.

## DES VOITURIERS PAR TERRE ET PAR EAU.

## ARTICLE 1782.

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*.

## SOMMAIRE.

- 894. Etendue du mot voiturier.
- 895. Diverses espèces d'entrepreneurs de transports.
- 896. Utilité de l'industrie des transports. Son influence sur les intérêts moraux et matériels de la civilisation.
- 897. De l'industrie messagiste en particulier. Son origine. Encouragements donnés en France à l'industrie par le pouvoir central. — Le droit de messagerie était considéré avant la révolution comme un attribut de la puissance souveraine.
- 898. Cette idée subsiste sous la Constituante, la Législative et la Convention.
- 899. Première époque de l'émancipation de l'industrie messagiste.
- 900. On est bientôt obligé de restreindre sa liberté.
- 901. Affranchissement complet de la messagerie sous la Restauration. Ses effets. Rivalités acharnées, question grave de droit pénal qu'elles font naître. Nécessité que le monopole ne vienne pas, sous couleur de liberté, étouffer la concurrence.
- 902. Destinées de l'industrie des transports, surtout depuis que la vapeur a été employée comme agent locomoteur.
- 903. Des voituriers gouvernés par le Code de commerce et des voituriers gouvernés par le Code Napoléon.
- 904. Tout transport pour compte d'autrui comprend une obligation de faire.  
N'y a-t-il pas aussi quelquefois un louage de choses qui se joint au louage des services?
- 905. Suite.
- 906. Suite.
- 907. Obligations spéciales des entrepreneurs publics de transports. Renvoi. Principes généraux qui gouvernent les entrepreneurs publics et particuliers. Division de la matière.
- 908. De la preuve du contrat de voiturage. Peut-elle se faire comme celle



- du dépôt nécessaire? Examen des textes, des autorités et de la discussion du conseil d'État.
909. De la lettre de voiture.
910. Des obligations du voiturier *pour le temps de la conduite*.
911. *Quid* quand la force majeure le retarde ou l'empêche en route? Distinctions à faire.
912. 1<sup>er</sup> cas, qui a lieu lorsque le transport est empêché par celui dans l'intérêt duquel il devait être fait.
913. 2<sup>e</sup> cas. De la force majeure, qui tombe sur la personne du voiturier.
914. 3<sup>e</sup> cas, qui a lieu quand la force majeure ne frappe ni sur l'une, ni sur l'autre des parties.
915. Suite.
916. Des obligations du voiturier *pour la garde et la conservation* de la chose. De quelle faute il est tenu. S'il est responsable de la faute très-légère.
917. Suite.
918. Devoirs de fidélité du voiturier.
919. De son obligation *de rendre identiquement la chose*.
920. Suite.
921. Des obligations du voiturier *en cas de perte de la chose*.  
Contrainte par corps.  
Calcul des dommages et intérêts.
922. Du serment du demandeur en indemnité sur la valeur de la chose perdue, en vertu de l'art. 1369 du Code Napoléon.
923. Vains efforts des entrepreneurs de messageries pour échapper à cet article.
924. Suite.
925. Suite.
926. De la convention qui fixe à un certain taux, en cas de perte, la valeur des objets.
927. Des obligations du voiturier *en cas d'avarie*.  
Fin de non-recevoir tirée de la réception de la chose sans réclamation.
928. De la durée de l'action pour perte et avaries entre commerçants.  
*Quid* entre particuliers ou entre un entrepreneur public de transports et un particulier?

## COMMENTAIRE.

894. La section dans laquelle nous entrons prend le mot voiturier dans un sens très-étendu. Il embrasse ici tous ceux qui louent leurs services pour transporter soit par terre, soit par eau, les personnes et les marchandises. Tels sont les entrepreneurs de cochés, de messageries, de déménagements, de convois par chemins de fer, de bateliers et patrons de barques et bateaux à vapeur, les fermiers des bacs, les rouliers et com-

missionnaires de roulage, les voituriers particuliers, etc., etc. (1).

895. M. Pardessus (2) a très-bien distingué deux sortes d'entrepreneurs de transports : ceux qui ont annoncé au public leur établissement avec des conditions de prix, de périodicité de jours, d'heure. On peut citer pour exemple les messageries connues sous le nom de *diligences*; les malles-postes, qui transportent les voyageurs et leurs effets; les bateaux à vapeur de la Garonne, de la Loire, de la Saône, du Rhône; les paquebots de la Méditerranée, etc., etc.

Les entrepreneurs de ces transports ne sont pas maîtres de refuser de partir au moment déterminé, quand même ils allégueraient qu'ils ne feront pas leurs frais, ni d'exiger d'autres prix que ceux indiqués dans leurs annonces.

D'autres n'ont pas de service régulier; ils se chargent, quand bon leur semble, et à des prix débattus, d'effectuer des transports.

Tous se nomment entrepreneurs publics quand leur profession consiste à faire habituellement des transports et à se charger d'entreprises de voiturage (article 1785), et qu'ils se sont fait connaître au public comme tels.

Du reste, outre ces entrepreneurs publics, il y a des individus qui peuvent se charger accidentellement d'un transport; tel serait le charretier d'une ferme, ou le fermier lui-même (3).

(1) M. Pardessus, t. 2, n° 537. — *Junge* MM. Goujet et Merger, *Dict. de droit comm.*, v° *Voiturier*, n° 402. Marcadé, art. 1782 et suiv., n° 4. — La loi du 18 mai 1850 sur les patentes a ajouté aux voituriers les rouliers n'ayant qu'un équipage.

(2) *Loc. cit.*

(3) La jurisprudence a admis cette spécialité et en a déduit quelques conséquences particulières. Ainsi il a été décidé que celui qui s'engage, moyennant un prix, à conduire un bateau chargé de marchandises à son lieu de destination, ne peut être considéré, à l'égard du propriétaire du bateau, comme un simple préposé, mais comme un voiturier par eau, responsable de l'avarie survenue, à moins qu'il ne prouve que l'avarie est le résultat d'un cas fortuit ou de force majeure. Paris, 18 nov. 1843 (J. Palais, 1844, t. 1, p. 266). — Ainsi encore, de ce qu'un individu n'est pas propriétaire

Enfin il y a une autre distinction écrite dans l'article 1779, c'est celle qui tient compte de la différence des objets transportés et s'enquiert si le transport s'occupe des personnes ou des marchandises. Nous en verrons plus tard les conséquences (1).

896. L'industrie des transports est l'un des auxiliaires les plus actifs et les plus utiles du commerce (2). Un célèbre publiciste italien allait même jusqu'à dire : « Le commerce n'est réellement que le transport des marchandises d'un lieu à un autre (3). » Et c'est sous l'influence des mêmes idées que M. Say écrivait ces paroles :

« La facilité des communications équivaut à la valeur tout entière d'un produit, lorsque cette facilité est appliquée à ceux auxquels il faudrait entièrement renoncer sans cet avantage. Qu'on suppose des moyens de transporter de la montagne jusque dans la plaine de très-beaux arbres qui se perdent dans certains endroits escarpés des Alpes ou des Pyrénées, la valeur de ces bois se trouvera créée tout entière; car maintenant ils pourrissent au lieu où ils tombent (4). »

Et quand cette industrie applique son activité, je dirai même ses prodiges, à faciliter le transport des personnes, quelle influence n'exerce-t-elle pas sur toutes les relations sociales, sur l'échange et la communication des idées, sur les rapports d'État à État, sur l'action de l'administration rendue plus prompte et plus facile, sur les douceurs de la vie privée, etc.? L'homme s'éclaire, se perfectionne en voyageant; *vires acquirit eundo*.

du chariot qu'il conduit, il ne s'ensuit nullement qu'il n'ait pas la qualification légale de voiturier et que, par suite, il ne puisse pas exister à son égard de lettre de voiture proprement dite. Cour de cassation, 17 avril 1848 (J. Palais, 1848, t. 1, p. 612).

(1) *Infr.* nos 904, 905 et 906.

(2) Voyez sur ce sujet l'intéressant et remarquable plaidoyer prononcé par M. Bresson, substitut du procureur général à la cour impériale de Paris, dans l'affaire des Messageries royales et générales contre les Messageries françaises.

(3) Verri (*Meditazioni sulla economia politica*).

(4) P. 269, t. 1.

897. La grande industrie messagiste est née en France du sein du pouvoir central; elle a éclos sous l'empire de cette idée fondamentale dans l'ancien régime, que le droit d'établir des messageries est un attribut de la puissance souveraine (1). En général le pouvoir central a fait beaucoup en France pour les progrès de l'industrie. Tantôt il a secondé ses efforts par de puissants encouragements, et surtout par ces riches affectations qui ont fait la fortune des usines à fer, des verreries, etc.; tantôt il s'est fait lui-même industriel pour hâter le mouvement commercial qui, sans lui, aurait encore longtemps sommeillé. La création des grandes lignes de messageries est une de ses heureuses idées; lui seul pouvait la concevoir sur un plan vaste et fécond; lui seul, à l'origine, pouvait en faire un moyen puissant de centralisation et de fusion pour nos provinces à peine échappées au fractionnement féodal.

Avant 1775, le privilège des voitures publiques et messageries était confié à la ferme générale des postes, qui le sous-affermait.

Mais un arrêt du conseil du 7 avril 1775 réunit au domaine du roi tous les anciens privilèges de messageries, et ordonna qu'ils seraient exploités en son nom. L'arrêt prescrivit en outre d'établir sur toutes les grandes routes du royaume des voitures à huit, six et quatre places, commodes, légères, bien suspendues, pour partir à jour et à heure fixes. — Notez ces mots : sur toutes les grandes routes du royaume. Vous trouvez ici l'œuvre d'un grand pouvoir qui veut agir dans un intérêt général et dans des vues élevées de gouvernement et de civilisation.

898. L'Assemblée constituante, malgré son affection pour la liberté commerciale, marcha sur les traces de la royauté absolue; elle centralisa la messagerie. Après une petite concession faite (2) « à tout particulier de conduire ou faire conduire librement les voyageurs, ballots,

(1) Répert., v<sup>o</sup> Messageries.

(2) Art. 2 de la loi des 26-29 août 1790.

« paquets et marchandises. » mais à la condition restrictive de ne pas annoncer les départs à jours fixes, l'Assemblée constituante ajoutait la disposition suivante :

« Il sera établi une ferme générale des messageries, « coches et voitures d'eau; les fermiers auront seuls le « droit de départ à jours fixes, d'annoncer ces départs, d'é- « tablir des relais, de n'être visités qu'à leurs bureaux. Ils « sont tenus de desservir les principales routes de France (1). »

Ainsi voilà le monopole de l'Etat consolidé; l'industrie messagiste s'exerce au nom de la nation par l'entremise de ses fermiers.

Les décrets des 6 et 19 janvier 1791 vinrent fortifier le droit de propriété de l'Etat et élaguer tout ce qui pouvait diminuer son privilège exclusif. Une proclamation du roi, du 10 avril 1791, régla le service des messageries nationales.

Enfin le décret de la Convention, du 24-30 juillet 1793, résilia le bail passé au fermier de l'Etat, et ordonna que la messagerie serait formée en régie nationale de même que le transport des dépêches.

899. Mais en l'an III une grande innovation fut commencée. Une loi du 25 vendémiaire de cette année autorisa tout entrepreneur particulier à indiquer des départs à époques fixes, à les annoncer, à établir des relais; puis, la loi du 9 vendémiaire an VI, faisant un pas immense en avant, supprima la régie des messageries nationales et ouvrit à l'industrie messagiste les portes de la liberté commerciale, sous la condition de payer au trésor par les entrepreneurs le dixième du prix des places (2).

900. Mais cette liberté lui sera-t-elle profitable? saura-t-elle en jouir avec sagesse?

Il est certain que dans le commencement, c'est-à-dire de l'an VI à l'an XIII, la prospérité de cette industrie alla en grandissant. « Si vous vous reportez, » disait

(1) Art. 4, même loi.

(2) M. Pardessus, t. 2, n° 553.

M. l'avocat-général Bresson, « à cette époque glorieuse « où la France, après tant d'orages, était rentrée dans « ses destinées et commençait cette ère de grandeur « qui l'a maintenue à la tête de la civilisation, vous « comprendrez aussi, messieurs, comment la message- « gerie a dû participer à ce mouvement d'ascension et « d'agrandissement. Non-seulement la messagerie de « la rue Notre-Dame-des-Victoires, mais beaucoup d'au- « tres établissements allaient s'élever.

« Mais bientôt (continue l'éloquent organe du minis- « tère public) un danger fut signalé : on sentit qu'il y « avait péril à ne pas mettre des limites à la concurrence « des messagistes. On fut obligé de faire un pas en ar- « rière, de circonscrire l'émancipation de cette indus- « trie, et le décret du 30 floréal de l'an XIII fut rendu.

« L'art. 5 veut qu'on ne puisse plus à l'avenir fonder « des messageries sans une autorisation du gouvernement. « Mais ici encore, est-ce que vous pourriez rien « apercevoir qui appartienne à un système de privilège « ou de monopole? Non! c'est un autre intérêt qui a « guidé le législateur de 1805 comme la Constituante; « c'est le bien public qu'il a eu en vue; il a voulu que « cette industrie si importante pût marcher, se déve- « lopper sans courir le danger d'être emportée par la « perturbation que viendrait y jeter un spéculateur ha- « sardeux (1). »

Tel fut l'état de choses jusqu'en 1817.

901. A cette époque, le législateur crut que l'industrie messagiste avait acquis assez d'expérience pour pouvoir se gouverner elle-même. Depuis longtemps cette industrie avait fait peu de progrès; les communications étaient chères et lentes; la loi fit donc appel à la concurrence pour améliorer le transport des personnes, en le rendant plus commode, plus facile, plus prompt, moins dispendieux. Ce fut le but de l'art. 115 de la loi du 23 mars 1817, qui n'imposa pour la formation ou la continuation de toute entreprise de voitures publiques,

(1) P. 8 du plaidoyer précité.

de terre ou d'eau, que l'obligation de faire une déclaration annuelle, indiquant le nombre, l'espèce de voiture, le prix des places, et de se munir d'une licence.

Ce régime de liberté ne tarda pas à porter des fruits heureux. Un grand développement se réalisa, la marche des voitures publiques fut accélérée : les voyages furent poussés avec ardeur même la nuit, chose presque inouïe auparavant. Les prix fléchirent d'une manière sensible, grâce aux concurrences partielles et locales qui s'élevèrent pour arracher à l'entreprise Notre-Dame-des-Victoires le monopole des services. En 1826, une entreprise centrale se posa en rivale dans le but d'exploiter dans un vaste rayon géographique les principales routes de France. Ce furent les *Messageries générales*, qui seules jusqu'à ce jour ont réussi à disputer à leur aînée la puissance d'agir sur un plan large et étendu. Depuis, des tentatives ont été faites par d'autres compagnies ; elles ont avorté, quoiqu'il y ait place pour plus d'un effort et plus d'un progrès. Les compagnies vaincues par les deux entreprises existantes ont crié à la coalition, au monopole. J'ignore les faits, je ne veux pas les discuter. Au milieu de ces débats, j'ai entendu agiter une grande question de droit criminel. L'article 419 du Code Napoléon serait-il applicable aux messageries de la rue Notre-Dame-des-Victoires et aux *Messageries générales* dans le cas où elles se seraient coalisées ensemble pour ruiner les services nouveaux dont elles redoutent la concurrence (1) ? Peut-on dire que l'ouvrage dont la location forme l'élément juridique de toutes entreprises de transports, est une *marchandise* dont la hausse ou la baisse ne peut être opérée par les moyens prévus par le même article ? En d'autres termes, le transport des marchandises et des personnes par terre et par eau est-il une *marchandise* ? Le mot *marchandise*, employé dans l'art. 419, doit-il se prendre dans un sens tellement complexe qu'il exprime

(1) Le savant plaidoyer de M. Bresson conclut à la non application de l'art. 419. Ses raisons sont aussi ingénieuses que vives et séduisantes ; mais la jurisprudence de la Cour de cassation a jusqu'à ce jour adopté l'opinion contraire.

tout ce qui peut faire l'objet des négociations commerciales, ou bien, au contraire, ne signifie-t-il qu'une chose maniable, saisissable, matérielle, et nullement le fait, le *factum*, qui est le sujet du louage d'ouvrage (1) ? Cette controverse partage les criminalistes. Le doute que j'ai vu dans les meilleurs esprits m'avertit que je dois m'abstenir de la toucher ici ; car elle est trop vitale pour être tranchée sans discussion ; elle est trop grande pour être jetée épisodiquement dans un livre de droit civil. Tout ce que je désire, c'est que le monopole ne parvienne pas à étouffer la concurrence par l'abus perfide des armes que lui donne la liberté.

902. Quittons donc les confins du Code criminel où nous a portés l'histoire de la messagerie, et rentrons dans notre domaine.

Depuis que le génie de l'homme a réussi à appliquer la vapeur aux moyens de communication, l'industrie locomotive est appelée à de hautes et brillantes destinées. Dirigée avec prudence, surveillée dans une juste mesure par l'État, elle opérera très-certainement d'immenses modifications dans les relations sociales. L'art nautique et l'art de la guerre, le système des impôts de douane, les rapports internationaux, etc., etc., subiront un jour son influence novatrice, et la vapeur rajeunira nos mœurs comme elle renouvellera la face de nos cités. Mais en attendant ces prodiges, dont nous n'espérons pas être témoins, regagnons le chemin des principes du droit civil qui gouvernent cette fière adolescente, et la mettent à l'égal des industries plus humbles qu'elle dédaigne, quoique longtemps encore elles aient de nombreux services à rendre à la société.

903. Lorsque les transports, quels qu'ils soient, s'effectuent par entreprise, soit qu'ils s'étendent sur une grande échelle, soit qu'ils se renferment dans un horizon borné, ils constituent une entreprise commerciale.

(1) *Supr.*, n° 787 ; mais voyez les n° 904 et 905.

Hors ce cas, le transport des personnes et des choses est un contrat de louage entièrement du domaine du droit civil (1). Supposons qu'en sus des prestations que me doit mon fermier, je le charge, moyennant tel prix, d'effectuer pour moi tel transport de matériaux ou de bois de chauffage, cette affaire est un louage ordinaire de services sans mélange d'aucun élément commercial.

904. Mais venons à un point plus important. Je disais tout à l'heure (2) que dans tout transport pour compte d'autrui, on rencontre cette obligation de faire, qui constitue le louage de services. Cette vérité est incontestable. Mais ne peut-on pas dire que, dans la plupart des cas, au louage de services vient se joindre le louage de choses? Que, par exemple, il y a location de la voiture, des chevaux qui servent au transport de la marchandise ou des personnes?

Pour se faire des idées justes à cet égard, faisons quelques distinctions.

D'abord, supposons qu'un voiturier ait chargé sur sa charrette des ballots de marchandise qu'il doit vous conduire à Strasbourg. Ni la charrette ni les chevaux ne vous sont loués; car vous n'avez pas entendu vous en procurer l'usage ou la jouissance. Le voiturier peut prendre telle autre charrette; employer tels autres chevaux. C'est un point qui le regarde; pourvu qu'il opère le transport sans accident, vous n'avez pas intérêt à vous enquérir du mode qu'il emploie pour y parvenir. La voiture et les chevaux sont des moyens, non pour vous, mais pour lui. Donc, on ne trouve ici aucun mélange de louage de choses (3).

905. En sera-t-il de même dans l'hypothèse sui-

(1) *Infr.*, n° 928. — (2) N° 901.

(3) Jugé en ce sens que le voiturier par terre qui se charge du transport de marchandises, loue seulement ses services et non les chevaux et les voitures qu'il emploie au transport; et en conséquence que ces chevaux et voitures peuvent être saisis et vendus par les créanciers du voiturier, même pendant le cours du voyage. Orléans, 18 décembre 1839 (J. Palais 1840, t. 1, p. 683).

vante? Vous retenez une place dans tel compartiment d'une diligence, ou dans la malle-poste, ou dans un bateau à vapeur. Cette place ne vous est-elle pas louée? N'en avez-vous pas tout l'usage qui est compatible avec ce genre de choses? Oui, sans doute. A côté de l'opération principale, qui est une entreprise de transport, c'est-à-dire un louage de services, il se trouve un louage d'une chose employée comme moyen pour rendre plus commode le transport de la personne. Le voyageur a droit à telle place convenue, et non à telle autre plus gênante. Nul ne peut l'occuper à son détriment; la jouissance lui en appartient pour tout le trajet; et c'est ce qui arrive dans toute entreprise de transport des personnes. La personne veut une position autre que celle de la chose qui est passivement voiturée; c'est la suite de l'idée d'appropriation, qui est tellement inhérente à l'homme qu'il la transporte dans les opérations les plus éphémères; idée nécessaire et innée qui le suit et l'accompagne partout pour soumettre à son empire tout ce qu'il touche.

906. Il suit de là que les entrepreneurs de voitures par terre ou par eau, ou leurs préposés, sont astreints envers les personnes qu'ils conduisent à des devoirs à peu près semblables à ceux que prescrit l'art. 1719 du Code Napoléon; ils doivent tenir le voyageur clos et couvert, à moins de conventions ou d'usages contraires. Ils doivent lui délivrer la place louée; ils doivent l'en faire jouir paisiblement pendant la route, ce qui comprend, soit l'obligation de le garantir de toute usurpation de la part d'un autre voyageur, soit l'obligation de le préserver des accidents auxquels leur propre faute pourrait donner lieu.

907. Au surplus, les art. 1785 et 1786 prescrivent aux entrepreneurs publics de transports des obligations spéciales dont nous nous occuperons en commentant ces articles.

Continuons à rechercher les principes généraux qui gouvernent tous les genres de contrats pour opérer des