

INSTITUT SCIENTIFIQUE D'ÉTUDES
DES COMMUNICATIONS ET DES TRANSPORTS



MÉMOIRES ET TRAVAUX

Evolution ascendante
du
Contrat de Transport
au cours
du XIX^e et du XX^e siècle

PAR

Louis JOSSERAND

Doyen honoraire de la Faculté de Droit de Lyon
Conseiller honoraire à la Cour de Cassation de France
Président de l'Institut Scientifique d'Études
des Communications et des Transports

PARIS
LIBRAIRIE DU RECUEIL SIREY

NOTICE INTRODUCTIVE

Fondé en 1933, avec l'appui effectif, intellectuel et moral de M. François Simiand, Professeur au Collège de France, Professeur au Conservatoire national des Arts et Métiers, Directeur d'études à l'Ecole pratique des Hautes Etudes, Membre du Conseil national économique, pour la centralisation méthodique des documentations spécialisées, l'Institut scientifique d'Etudes des Communications et des Transports a été assez rapidement amené à envisager la nécessité de poursuivre, sur un plan plus large, des recherches purement scientifiques relatives aux transports et aux communications.

Il a rencontré, dans les principaux pays du monde, l'intérêt incontestable et l'appui scientifique et moral des personnalités hautement qualifiées et des sociétés scientifiques et savantes qui se consacrent au développement des travaux de recherche dans ce domaine.

Au fur et à mesure que les relations de l'Institut s'élargissaient, l'opportunité d'une coordination et d'une collaboration plus vastes apparaissait incontestablement.

D'autre part, la comparaison des méthodes de recherche et d'enseignement, portant sur les problèmes des transports et des communications, envisagés du point de vue technique, économique, juridique et sociologique, a fait apparaître l'utilité du développement de tous travaux scientifiques sur l'ensemble des questions qui se posent aujourd'hui, à ces différents points de vue, dans ce domaine.

L'idée maîtresse qui a présidé à la création de l'Institut a été, en effet, de donner une base pratique aux conceptions suivantes :

- Le développement plus généralisé des méthodes

scientifiques de recherche, d'investigation, d'étude, d'organisation, appliquées aux transports et aux communications constitue, dans les circonstances actuelles, un facteur essentiel d'ordre économique et de progrès technique et social;

- Pour favoriser ce développement, il fallait lui fournir un appui pratique, indépendant et désintéressé,

- De plus, pour assurer un large échange de documentations et d'informations entre tous ceux qui s'intéressent, ou qui sont susceptibles de s'intéresser, à ces questions, un lien était nécessaire,

- Il était enfin utile de coordonner les efforts de recherches et d'études objectives, d'éducation et d'application poursuivis dans le domaine des transports et des communications.

Ainsi, avec le temps, le rôle de l'Institut s'est précisé avec toute la netteté voulue.

Du fait de son indépendance et de l'objectivité de la mission qui lui est dévolue, l'Institut constitue actuellement à la fois :

- Un office de documentation,

- Un organisme scientifique de recherches et d'études.

En tant qu'office de documentation, l'activité de l'Institut s'exerce dans deux directions :

- D'une part : réunion méthodique d'une large documentation se rapportant aux problèmes des transports et des communications considérés sous tous les aspects : technique, économique, juridique, social, etc.;

- D'autre part : diffusion par tous les moyens appropriés des résultats des investigations, des recherches et des études effectuées.

Ainsi définis, les services de documentation et d'information de l'Institut représentent, en raison même de l'abondance et de la nature des sources dont ils disposent, ainsi que de la parfaite objectivité qui préside à leurs travaux, un organisme d'intérêt général, dont il serait superflu de souligner l'importance.

En tant qu'organisme scientifique de recherches et d'études, l'Institut a pour objet :

- De favoriser le développement des méthodes scien-

tifiques de recherche, d'investigation, d'étude, d'organisation, etc., appliquées aux transports et aux communications;

- D'effectuer toutes recherches, investigations, études, etc., relatives aux problèmes des transports et des communications;

- De donner son concours à des travaux d'intérêt général, poursuivis soit par les personnes, soit par les institutions intéressées à ces questions.

Aussi la Direction de l'Institut s'est-elle attachée à la recherche des principes directeurs qui régissent actuellement soit l'organisation, soit l'exploitation, soit le fonctionnement des différents moyens des transports et des communications. Elle a pu ainsi suivre le développement des méthodes employées, analyser les tendances qui se manifestent et en tirer les éléments d'études concrètes permettant toutes réalisations pratiques.

Enfin, l'Institut doit s'appliquer à favoriser l'étude des doctrines et des disciplines qui, sous l'aspect multiple : technique, économique, juridique et social, touchent aux transports et aux communications.

Cette étude doit porter successivement sur les chemins de fer, les transports automobiles, la navigation fluviale, les transports maritimes, les communications aériennes, etc., sous l'angle :

- Des techniques d'organisation, d'administration et d'exploitation,

- Du droit public et privé,

- De l'économie,

- De la géographie et de l'histoire,

- De la sociologie générale.

En coordonnant les travaux de l'Institut avec ceux des facultés et des établissements d'enseignement supérieur des divers pays, le but ainsi envisagé pourra être atteint.

Dans ces conditions, le rôle de l'Institut peut être aussi complet que fécond.

C'est pourquoi l'Institut se propose d'entretenir avec les chaires spécialisées des établissements d'enseignement supérieur une liaison continue et attache le plus grand prix au concours que des professeurs éminents des

universités et des écoles les plus réputées ont bien voulu lui accorder.

*
* *

Le développement des travaux, recherches, investigations et enquêtes de l'Institut confirme, toujours davantage, le rôle que l'Institut est appelé à jouer dans le domaine de la coordination des études scientifiques portant sur les transports et les communications et leur évolution dans le monde.

Les idées que les promoteurs de l'Institut préconisaient, en matière de coordination de la recherche scientifique libre, et surtout objective et désintéressée, ont partout à l'étranger obtenu un plein succès.

Ce succès a imposé aux promoteurs de l'Institut un grand devoir de garder toute leur indépendance, toute leur objectivité, tout leur désintéressement et surtout une grande et pleine sérénité dans les recherches et études poursuivies.

C'est également l'intérêt qu'à suscité l'Institut dans tous les pays sans exception qui a amené ses fondateurs à envisager l'élargissement de fondation de l'organisation nouvelle.

D'autant plus que les circonstances économiques et sociales ont été telles pendant ces dernières années que l'ambiance dans laquelle l'Institut a été appelé à se développer, n'a pas été précisément très propice au développement rationnel et objectif de ses travaux.

La France a, en effet, dû traverser et traverse encore une époque de réadaptation et de controverse, résultant de la lutte pour ou contre la gestion nationale de son réseau ferroviaire.

La condition primordiale pour un organisme tel que l'Institut, de pouvoir travailler plus utilement, plus largement, dans un esprit purement scientifique, a toujours prévalu nettement, dans l'esprit des fondateurs de l'Institut, sur toute présomption de prestige particulier ou personnel.

Ils ont donc fait abstraction complète de toutes questions de prestige et des difficultés de début qui, pour des

hommes de science, doivent toujours passer à un plan tout à fait secondaire.

Ils croient ainsi avoir scrupuleusement suivi le chemin qui leur a été tracé et rester fidèles à la grande et noble tradition des François Simiand, Charles de Fréminville et Edgard Allix, prématurément disparus.

Paris, juin 1939.

Nous vivons une époque « fertile en miracles », et parmi ces miracles scientifiques, économiques, juridiques ou sociaux, il n'en est pas de plus saisissant, de plus prestigieux que celui du transport, puisqu'il a dépassé les anticipations les plus osées, les plus folles. Evolution sans équivalent peut-être par la précipitation de son rythme, comme par ses multiples incidences!

Jules Verne et Wells lui-même ne nous ont donné, dans leurs romans d'hier, qu'une pâle esquisse, un simple avant-goût de la réalité d'aujourd'hui ou de celle de demain.

Par le transport, notre vie a été transformée et comme désaxée; le globe terrestre a changé de configuration, et surtout de dimensions; à mesure que s'affirmait la rapidité des communications, il s'est singulièrement rapetissé.

Les pays, les continents se sont rapprochés au point que les notions métaphysiques du temps et de l'espace se trouvent projetées sur un plan différent.

Les relations entre les peuples devenus des vases vraiment communicants, se sont intensifiées, et l'interdépendance universelle s'est affirmée dans tous les domaines, commercial,

industriel, économique, financier, monétaire.

L'homme a changé de caractère : à l'être sédentaire d'autrefois a succédé un être mobile qui ne saurait avoir la même mentalité, les mêmes préjugés que son ancêtre; ce ne sont pas seulement les conditions matérielles de la vie qui ont changé, c'est aussi la psychologie des vivants qui s'est modifiée.

Dans ce bouleversement, à la fois collectif et individuel, il serait téméraire de prétendre que tout fut progrès, amélioration et profit.

Si la facilité des communications et des échanges a eu raison des disettes et des famines qui sévissaient autrefois, en revanche, elle a favorisé la surproduction et contribué au chômage, cause de misère et de démoralisation.

Elle a contribué à la dépopulation de nos campagnes, peut-être même à la dépopulation tout court, et, en tout cas, au surpeuplement de nos cités.

Elle a favorisé le relâchement des liens familiaux et plus généralement elle a contribué au déracinement de l'individu.

Le transport n'est donc pas à considérer comme le bon génie de l'humanité, sans réserve et sans restriction.

Mais il est une des forces de la nature, et comme elles, il s'est révélé amoral autant que puissant.

Il demande à être réglementé, canalisé, dirigé et c'est aux pouvoirs publics qu'il appartient de l'aménager, afin d'en tirer le meilleur parti possible.

Cet aménagement a-t-il été effectué de façon satisfaisante?

Les pouvoirs publics ont-ils suivi le mouvement scientifique et mécanique qui emporte le monde vers un nouveau destin?

Beaucoup a été fait, mais il faut dire que plus encore reste à faire.

Nous ne sommes pas à la veille du jour où l'on découvrira et où l'on appliquera la loi qui doit présider à la circulation des hommes et des choses, comme on a découvert jadis la loi qui régit la circulation du sang dans les artères.

Le droit et l'organisation des transports sont en plein bouillonnement.

La tâche d'organisation qui s'impose au législateur, à l'administration, à la jurisprudence, au juriste, est immense et singulièrement ardue.

Pour la réaliser — il faut bien le noter — on ne disposait et on ne dispose encore que de moyens fort réduits : la base sur laquelle reposait, repose encore l'édifice, est incroyablement étroite.

Pour le comprendre, il suffit d'ouvrir notre Code civil et notre Code de commerce, aux pages consacrées à l'opération du transport.

Nous y découvrons quelques textes en nombre infime, savoir, dans le Code civil cinq articles disposés sous une rubrique qui nous paraît aujourd'hui assez plaisante : « Des voituriers par terre et par eau ». Ce sont les articles 1782 et 1786, et, dans le Code de commerce, treize articles, portant les numéros 96 à 108, qui visent « les commissionnaires pour les transports par terre et par eau » et, le « voiturier ».

Encore certains de ces textes sont-ils parfaitement anodins, comme l'article 1786 du Code civil, qui rappelle que les « entrepreneurs et directeurs de voitures et roulages publics », les « maîtres de barques et navires » sont assujettis à des règlements particuliers. Et c'est tout.

Or, de nos jours, la « voiture » est devenue le train aérodynamique, le wagon international, le car ou le camion automobile, l'automoteur ou l'avion, ou même – car on ne doit pas oublier qu'il existe aussi des transports intellectuels, des transports de parole ou de pensée – l'appareil téléphonique ou le poste émetteur des ondes hertziennes, tandis que le voiturier s'appelle ou s'appelait la Compagnie de chemins de fer, ou la Société nationale des chemins de fer, la Compagnie de navigation ou la Compagnie de transports aériens.

Dans cette conjoncture, il a fallu aviser, il a fallu ajuster ceci à cela, appliquer aux transports collectifs et rapides à grande distance, des textes écrits pour des déplacements individuels ou presque, s'effectuant de bourg à bourg, lentement et par de petites entreprises de roulage.

La tâche était ardue et paradoxale, du fait que les instruments dont on se servait pour la mener à bien étaient d'une insuffisance dérisoire.

Le problème était d'asseoir une construction gigantesque sur les fondations fragiles et exigus, de faire œuvre de géant sur des bases liliputiennes.

Les artisans de ce travail d'adaptation auraient pu méditer les paroles que Goethe place dans la bouche de l'Esprit du mal, au sujet du conser-

vatisme juridique, de l'immobilité des lois politiques et des droits civils qui se succèdent, dit-il, comme une maladie héréditaire, passant de génération en génération, sans souci des changements qui se sont opérés dans le monde. « Tu descends de tes aïeux? explique Méphistophélès à l'Ecolier. Malheur à toi! Car, hélas! des droits qui sont nés avec nous, il n'en est jamais question. »

Pendant, des droits nés avec le transport moderne, il a été de plus en plus question, et l'on doit reconnaître que les pouvoirs publics et les juristes ont tiré un assez bon parti des quelques matériaux mis à leur disposition par la tradition et par la codification napoléonienne.

En dépit des routines et du traditionalisme juridique, transport et contrat de transport ont évolué puissamment.

C'est seulement du contrat de transport que je parlerai, me confinant dans ma sphère de civiliste et de commercialiste, sans m'aventurer sur les terrains du droit public et de l'économie politique : « Ne sutor ultra crepidam. »

Aussi bien le sujet, même ainsi délimité, est-il encore assez vaste, tellement vaste que je devrai me borner à n'en présenter qu'un schéma rudimentaire pour montrer que, depuis un siècle, le contrat de transport s'est lancé à la conquête du droit, et du même coup, à celle de son individualité.

Conçu par les rédacteurs du Code civil, comme une dépendance du louage d'ouvrage et d'industrie, il revêt aujourd'hui une physionomie propre et il a obtenu les honneurs d'un

statut qui lui est particulier; véritablement, il existe un droit des transports et du contrat de transport.

Ce droit se réfère aux différentes étapes de l'opération :

– D'abord à sa **préparation**, à son aménagement, puis à sa **formation**, à sa conclusion;

– Enfin, à ses **effets**.

Nous aurons l'occasion de constater, en nous plaçant successivement à ces trois stades du contrat de transport, que ce contrat a subi la réception du droit public et qu'il s'est internationalisé : « publicisation » et « internationalisation » du contrat de transport, ce sont là deux phénomènes généraux qui dominent les destinées de cette opération mais auxquels il convient d'ajouter celui de la « socialisation ».

I

Il faut envisager d'abord la **préparation** et l'aménagement du contrat.

Dès ce premier stade, qui est préliminaire, on peut noter une véritable révolution qui s'est effectuée depuis la codification napoléonienne.

Pour les rédacteurs du Code civil, le transport se préparait, s'amorçait comme tout autre contrat; il se formait de gré à gré, à la suite de pourparlers entre les parties, comme la vente, le louage ou la société.

Des **tractations** précédaient la conclusion du **traité** dont les parties discutaient les conditions à égalité.

Mais cette conception de la technique du contrat de transport a vécu.

Nous ne discutons plus les conditions que nous fera un réseau des chemins de fer pour l'expédition d'un colis, pour un transport de voyageurs, mais nous subissons sa loi.

Dans ce domaine, le contrat a cessé d'être conclu et élaboré de gré à gré pour passer dans la catégorie des conventions à préparation unilatérale.

Une formule-type, une « **prérédaction** » est établie par le voiturier, à laquelle on ne peut qu'adhérer, — car c'est à prendre ou à laisser —

et, dans la plupart des cas on ne pourrait pas laisser.

C'est un cliché dont on tirera des épreuves à l'infini, par milliers et par centaines de milliers.

Le contrat se formera, non par un libre accord de volonté, mais par une simple adhésion.

Ce contrat est un « contrat d'adhésion ».

Et comment en pourrait-il être différemment alors que le voiturier a changé de physionomie, qu'il a cessé d'être un particulier, un petit entrepreneur, pour devenir une compagnie puissante, une entreprise collective et géante?

Comment l'expéditeur ou le voyageur pourraient-ils émettre la prétention, eux infiniment petits, de traiter à égalité avec de tels colosses?

L'inégalité de puissance qui existe entre les parties devait nécessairement entraîner une modification dans la structure même du contrat : à contractants nouveaux il fallut des contrats nouveaux qui tiennent le milieu entre le contrat traditionnel et la loi, qui sont des « contrats-règlements », des « contrats-lois ».

Cette transformation de la technique contractuelle devait entraîner elle-même des répercussions lointaines : du moment que l'une des parties, le voiturier, occupait, lors de l'aménagement du contrat, une situation dominante par rapport à l'autre, — l'expéditeur ou le voyageur, — il était impossible de laisser ceux-ci à la merci, à la discrétion de celui-là, car c'eût été accepter, consacrer la lutte du port de terre contre le pot de fer.

Il importe que les parties luttent, autant que possible, à égalité.

Ainsi l'exige l'équité, qui n'est qu'une forme et une résultante de l'égalité — *æquitas*.

Et puisque cette égalité ne pouvait être espérée du libre jeu des volontés contractuelles, il fallait qu'elle fût réalisée grâce à l'intervention des pouvoirs publics.

Le législateur, le gouvernement, la jurisprudence ont pris à tâche de rétablir l'équilibre si compromis et de remettre le fléau de la balance sur le plan horizontal, afin que l'un des plateaux ne commandât pas outrageusement à l'autre.

Désormais, il ne pouvait plus être question d'assurer purement et simplement le règne d'une liberté qui, comme on l'a dit avec force, eût été « la liberté mise à côté de la guillotine ».

A cette tendance interventionniste, protectrice du faible contre le fort, des individualités isolées contre les organisations puissantes, se rattache toute une réglementation, dans le détail de laquelle il est évidemment impossible d'entrer ici, et qui se traduit notamment par la condamnation de certaines clauses oppressives pour les usagers : clauses de non-responsabilité notamment, tant à raison de la perte ou des avaries des marchandises transportées en France (loi Rabier du 17 mars 1905), que des fautes ou du fait de l'entrepreneur de locomotion aérienne en France (art. 43 de la loi du 31 mai 1924 **sur la navigation aérienne**).

Par là, le contrat de transport entre dans la catégorie des contrats surveillés, contrôlés par les pouvoirs publics.

Il devient ce que l'on peut appeler un « contrat dirigé ». Par là, il sort nettement du droit

purement privé pour pénétrer dans le domaine du droit public. Il est, si l'on me permet le néologisme, « publicisé », ressemblant en cela aux autres contrats d'adhésion à grande envergure, notamment au contrat de travail, reproduit de conventions collectives, et au contrat d'assurance, soigneusement réglementé par la loi du 13 juillet 1930 **sur le contrat d'assurance terrestre.**

Cette évolution se relie à un phénomène beaucoup plus général, celui de l'immixtion, de la pénétration du droit public dans le droit privé.

De plus en plus, celui-ci subit l'imprégnation de celui-là.

Les institutions familiales ou patrimoniales se « publicisent » chaque jour : le mariage, la puissance paternelle, la tutelle, comme la propriété, les successions ou les contrats.

Ce mouvement qui introduit le droit public dans le droit privé est un des plus remarquables de l'époque actuelle; son importance vient d'être consacrée dans le **Recueil d'études en l'honneur d'Edouard Lambert**, dont une section entière est consacrée au « phénomène universel de la publicisation du droit privé » et dans laquelle figurent une série d'articles dont les intitulés sont suffisamment éloquentes :

- Oblitération des frontières entre le droit privé et le droit public;
- Interpénétration du droit public et du droit privé;
- « Publicisation » du contrat;

– Affaiblissement contractuel du contrat d'assurance;

– Empiètements du droit public sur le domaine du droit privé en Belgique;

– Influence du droit public sur le contrat de travail dans le droit civil polonais.

Il s'agit donc là d'un mouvement mondial et irrésistible.

Dès lors, on ne doit pas être surpris si ce mouvement touche le contrat de transport.

Les accords qui gravitent autour de cette opération ne sont plus des affaires purement privées.

Ces accords présentent un caractère social de plus en plus poussé.

L'intérêt public prend le pas sur les intérêts privés.

La notion de l'ordre public entame le grand et traditionnel principe de l'autonomie des volontés individuelles, singulièrement obscurci à notre époque d'interventionnisme et d'organisation du contrat.

Le transport devient un contrat officiellement aménagé, un contrat organisé, **dirigé**, et ce n'est pas là une de ses moindres caractéristiques ni des moins intéressantes.

Il est permis de parler, à condition de ne pas redouter le néologisme, de la **publicisation** des contrats, et notamment du contrat de transport.

II

Si l'on passe à la **conclusion** même du contrat de transport, à sa **formation** proprement dite, on assiste encore à une évolution qui, pour être moins retentissante que la précédente, n'en est pas moins curieuse et symptomatique d'un droit nouveau.

Elle peut se résumer en deux mots : le contrat de transport, d'abord et traditionnellement considéré comme un contrat consensuel, devient chaque jour davantage un contrat formel, c'est-à-dire un contrat soumis, pour son existence même, à des conditions de forme déterminées qui en font une manière de contrat solennel en prenant ce dernier mot dans son acception la plus compréhensive.

Cette propension au formalisme s'affirme dans plusieurs directions.

Elle s'affirme d'abord dans une jurisprudence, solidement établie, qui considère que le transport de marchandises n'existe que par la remise du colis au transporteur. Jusque là, il peut bien y avoir un projet, voire une promesse de transport, mais il n'y a pas encore de transport.

Jurisprudence fort contestable qui fait de notre opération un contrat à la fois **réel** et **synallagmatique**, ce qui est une nouveauté, ce qui

choque les idées reçues en pareille matière, mais jurisprudence très ferme, à l'observation de laquelle veille la Cour de cassation.

Tant que les marchandises n'ont pas été remises au voiturier, le droit des transports n'entre pas en action.

La solution est faite pour surprendre, et d'autant plus qu'il s'agit ici d'une opération ressortissant naturellement au droit commercial, lequel vit de facilité et de rapidité, lequel est un droit de tempérament libéral et simplificateur, mais solution qui est celle du droit international lui-même, et alors de façon indiscutable.

Aux termes de l'article 8, § 1, de la Convention de Rome pour le transport des marchandises, « le contrat de transport est conclu, dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation ».

Ainsi, en droit international comme en trafic intérieur, le transport de marchandises se présente sous les espèces d'un contrat réel, comme le prêt, le dépôt ou le gage.

Ce n'est pas tout, car il faudra encore que les parties rédigent des documents écrits, récépissé ou lettre de voiture, du moins si le transport des marchandises doit s'effectuer par la voie ferrée ou par la voie aérienne : sur ce dernier point la loi du 31 mai 1924, dans son article 39, est aussi formelle que possible, si bien qu'en définitive, le contrat de transport de marchandises devient

alors doublement solennel, par la nécessité de la remise de la chose et par celle de la rédaction d'un document écrit.

Le transport des personnes n'échappe d'ailleurs pas à ce formalisme.

Sans doute il ne peut être question ici d'une remise de la chose, encore que, d'après la jurisprudence, le voiturier prend son client en charge à peu près comme il prend en charge un colis, mais la délivrance d'un billet, d'un titre de transport est exigée par les règlements, soit par le droit ferroviaire, soit par le droit de la navigation aérienne (loi du 31 mai 1934, art. 46), soit aussi, pour les transports en service international, par la Convention de Berne **pour le transport des voyageurs et bagages** (dans son article 5).

A la réflexion il ne faut pas trop s'étonner de ce luxe de formalités; loin de déroger au droit commun contemporain, il le rejoint.

Sans doute, c'était un principe que les contrats se forment par le seul accord de volontés des parties.

La règle de la **consensualité** avait, pour le Code civil, une valeur très générale.

Mais, depuis un demi-siècle et surtout dans ces dernières années, elle a perdu beaucoup de terrain. On peut noter et on a noté, de la part de notre législateur, un retour au formalisme; nombreuses sont les lois récentes qui exigent pour la perfection d'une convention, la rédaction d'un écrit, pour la vente d'un bateau ou d'un aéronef, pour les conventions collectives du travail, pour la vente à crédit d'un véhicule

automobile, pour les contrats d'assurance, pour le contrat de travail qui intervient entre le directeur d'un établissement et un voyageur ou représentant de commerce (loi du 18 juillet 1937).

Sur ce point, comme sur tant d'autres, l'histoire se recommence sans cesse. Pour se libérer du formalisme romain, il avait fallu des siècles d'efforts; et voilà qu'on y revient, dans des conditions et pour des raisons différentes sans doute, mais très nettement, très effectivement.

Par là encore, le contrat de travail affirme son caractère de **contrat dirigé**.

*
* *

Il l'affirme encore dans les **effets** qui y sont attachés par la jurisprudence, car ici c'est l'autorité judiciaire qui est à la tête du mouvement interventionniste.

À vrai dire, le législateur y a pris sa part en multipliant les obligations par lui imposées au voiturier, par exemple lorsque, en 1923, il a rendu obligatoire, pour les chemins de fer, l'avis d'arrivée des marchandises en gare de destination — mais l'œuvre de la jurisprudence domine ici, par son importance comme par sa hardiesse, l'intervention législative.

Sans aucun texte nouveau, donc avec la plus grande simplicité de moyens, et si l'on peut dire, par les moyens du bord, elle a mis à la charge du voiturier des obligations jusque là inexistantes, même insoupçonnées, notamment dans le transport de personnes; afin d'améliorer

la situation, dans la lutte judiciaire, de la victime d'un accident survenu au cours du transport, elle décide que le voiturier assume, en délivrant le titre de transport, une obligation de sécurité et de sécurité absolue, envers le voyageur. Tacitement, mais nécessairement, elle s'engage à conduire celui-ci à destination, non pas dans un état quelconque, non pas mort ou vif, mais sain et sauf.

Si donc un accident survient, la responsabilité du transporteur envers son client sera engagée, non pas délictuellement, mais contractuellement.

Il avait promis de conduire le voyageur jusqu'au point de destination, sain et sauf, de le restituer à lui-même sans coups et blessures, sans dommage. Du moment que le voyageur est tué ou blessé, le voiturier a failli à son obligation de sécurité, il a violé le contrat, le voilà donc responsable des suites de l'accident sans que la victime ait à faire la preuve, toujours difficile, souvent impossible, d'une faute par lui commise.

Seuls, un cas de force majeure ou la faute du voyageur seraient à même, s'ils étaient démontrés, de dégager la responsabilité contractuelle du transporteur à qui la preuve de ces circonstances exceptionnelles incomberaient exclusivement.

Le fardeau de la preuve se trouve ainsi déplacé. Il passe des épaules de la victime sur celles du voiturier, et ce résultat est obtenu, en contractualisant la responsabilité de celui-ci, en la transposant du délictuel dans le contrac-

tuel. C'est par un arrêt du 21 novembre 1911 que la Chambre civile a institué ce droit jurisprudentiel nouveau auquel la Cour suprême est demeurée imperturbablement fidèle.

Sur cette jurisprudence osée, il y aurait beaucoup à dire, les objections ne font pas défaut. N'est-il pas choquant de voir le voyageur traité ainsi qu'un colis, de le voir, comme on l'a dit, promu à la dignité d'un ballot de marchandises, alors qu'à la différence de ce ballot, il est doué d'une volonté et d'une activité propre qui font qu'un accident survenant en cours de route, on ne sait pas pertinemment s'il est le fait du chemin de fer ou celui de la victime?

La Cour de cassation présume qu'il est le fait du voiturier; mais cette présomption ne risque-t-elle pas d'être contraire à la réalité des faits?

Autre chose: on considère que les parties ont entendu glisser dans le contrat de transport cette obligation de sécurité absolue découverte à la charge du voiturier, mais cette façon d'envisager la situation n'est-elle pas contraire à la volonté probable des parties, en tout cas à celle du transporteur qui n'avait pas entendu assumer tacitement une obligation en réalité irréalisable et qui se trouve avoir joué le rôle du guillotiné par persuasion?

On lui dit: « Vous aviez promis la sécurité»; ne serait-il pas fondé à répondre: « Je n'avais pas voulu cela. »

En réalité, ce n'est pas de l'accord des parties que découle une telle obligation de sécurité, mais de la volonté du législateur, plus exactement de la volonté jurisprudentielle. Il s'agit là

d'une obligation nettement prétorienne, qui est fonction de l'interventionnisme des pouvoirs publics dans le contrat de transport. Ce contrat produit non seulement les obligations qu'ont voulu y rattacher les parties, mais en plus celles qu'en fait découler plus ou moins arbitrairement le législateur ou le juge.

Et ces obligations sont encore plus nombreuses et plus sévères pour le voiturier que ne laisserait entrevoir cet aperçu sommaire; car, une fois engagée dans la voie de l'interventionnisme, la jurisprudence ne s'est plus arrêtée en chemin; dans son dernier état, non seulement le voyageur est considéré comme ayant stipulé pour lui-même, et en ce qui concerne sa propre sécurité, mais encore on considère qu'il a stipulé pour d'autres personnes que lui, pour ses proches, au moins pour ceux avec qui il était tenu, à titre de réciprocité, de l'obligation alimentaire, pour son conjoint, pour ses descendants, pour ses ascendants.

Sur cette obligation déjà arbitraire, d'une promesse de sécurité absolue envers le voyageur, la Cour de cassation vient greffer une stipulation, plus arbitraire encore, en faveur de tierces personnes.

Lorsque nous prenons place dans un train, dans un autobus, dans un tramway, nous sommes censés envisager le pire, le fâcheux accident, et notre pensée est présumée tournée vers ceux qui nous sont chers, à qui nous désirons assurer, nous disparus, une indemnité.

Vraiment le voyageur est un être infiniment prévoyant!

La vérité, ici encore, c'est que l'obligation mise à la charge du voiturier est une obligation légale, ou plutôt jurisprudentielle, une obligation imposée d'autorité par les pouvoirs publics. La vérité c'est que, dans cette mesure, et sous ce nouvel aspect, le contrat de transport s'affirme comme un contrat dirigé. La jurisprudence n'hésite pas à faire de **l'inflation obligationnelle**, moins dangereuse d'ailleurs que l'autre inflation et plus protectrice des intérêts des faibles, des petits, des humbles.

Cette politique d'inflation n'est d'ailleurs pas spéciale au transport de personnes. On la pratique dans bien d'autres domaines, vis-à-vis du tenancier de jeux forains, contractuellement responsable des accidents survenus à ses clients; à l'égard de l'hôtelier tenu d'assurer la sécurité absolue des voyageurs qui se confient à ses soins; au propriétaire d'une maison dans ses rapports avec les locataires ou les fermiers; à l'entrepreneur de spectacles vis-à-vis des spectateurs ou à l'égard des clients du manège.

Il s'agit donc bien là d'une politique juridique de grande envergure, mais qui a reçu sa première consécration à l'occasion du transport de personnes, lequel lui a servi de champ d'expériences.

Ainsi le contrat de transport, tant de personnes que de choses, a reçu un développement et a acquis une plénitude d'effets dont les auteurs de notre grande codification ne pouvaient avoir ni une juste idée, ni même le sentiment. D'une part, son contenu obligatoire s'est accru, s'est enrichi notablement. D'autre

part, son rayonnement s'est intensifié, puisqu'il prend sous son égide même des tiers, le destinataire dans le transport de marchandises, lequel bénéficie d'une action directe contre le voiturier; les proches parents de voyageurs dans le transport de personnes. Véritablement, il s'agit là d'une convention à grand rendement et à grand rayon d'action, dont le potentiel obligatoire s'est remarquablement développé au cours du dernier demi-siècle.

*
* *

A quoi il convient d'ajouter que le contrat a revêtu un caractère **international**, et, du même coup, un caractère **d'unité, d'unicité**, qui est tout particulièrement digne de remarque et qui achève de lui donner une physionomie particulière.

Jusqu'ici, nous l'avons envisagé sous son aspect interne, mais il remplit aussi une fonction internationale. Il déborde au delà de nos frontières, il s'internationalise de plus en plus.

D'où un problème urgent qui se pose : l'opération va-t-elle être juridiquement scindée en autant de tronçons qu'elle emprunte de territoires ressortissant à des souverainetés différentes?

Sera-t-elle soumise d'abord à la loi française, puis à la législation suisse, pour se continuer sous l'empire du droit allemand, se terminant enfin sous l'égide d'une quatrième ou d'une cinquième législation, polonaise ou soviétique?

Que de complications, s'il en allait ainsi! Et

quelles difficultés pour déterminer les tarifs applicables, les taxes à percevoir, comme pour dégager les responsabilités mises en œuvre à l'occasion d'un retard, d'une avarie, d'une perte de la marchandise!

Ausi des conventions sont-elles intervenues entre la plupart des Etats en vue d'établir un statut commun, d'unifier le droit des transports de telle façon que l'opération fût soumise, de bout en bout, au même règlement. L'œuvre d'unification a été réalisée, non seulement pour les transports d'ordre intellectuel, mais aussi pour le déplacement, du moins par la voie ferrée, des voyageurs et des marchandises.

La Convention primitive signée à Berne, le 14 octobre 1890, ne régissait que les transports de marchandises et laissait en dehors de son emprise un certain nombre de pays. Les nouvelles Conventions de Berne de 1924 ont une autre envergure, elles régissent, en plus du trafic des marchandises (et, sur ce point, elles ont été révisées par la Convention de Rome, du 23 octobre 1933), le transport des voyageurs et des bagages, et elles lient quatorze Etats.

Le transport s'unifie donc en même temps qu'il s'internationalise; et, dans cet ordre d'idées, il est curieux de noter que, pour ce qui est des colis postaux, la réglementation internationale de 1880 a devancé et a déclenché la réglementation du service intérieur qui ne fut réalisée en France que l'année suivante.

Le droit international fut ici le promoteur du droit interne, et l'institution nouvelle s'affirma mondiale avant même que d'être nationale.

Assurément, tout n'est pas fait dans la voie de l'unification du droit des transports; beaucoup reste à faire, notamment pour ce qui est des transports automobiles, lesquels échappent à l'emprise des conventions de Berne, établies pour le seul trafic ferroviaire.

L'Institut international de Rome pour l'unification du droit privé s'est donné pour tâche de susciter l'établissement d'une loi uniforme, applicable, dans tous les pays européens, à la responsabilité civile des automobilistes. Un avant-projet a même été élaboré par cet organisme, qui a été transmis aux gouvernements des différents pays intéressés afin de les mettre à même de produire leurs observations; et récemment la Chambre de commerce internationale, dans une délibération, a examiné l'avant-projet qui lui fut soumis.

On doit faire des vœux pour que cet avant-projet aboutisse. Son adoption faciliterait, sans aucun doute, la circulation automobile qui, désormais, ne connaîtrait plus, du moins en Europe, de frontières juridiques, les frontières douanières et politiques suffisent à son bonheur.

*
**

Pour conclure, on peut constater que le contrat de transport a changé d'aspect au cours du dernier siècle et surtout depuis ces dernières années : sa puissance, son rendement se sont accrus dans toutes les directions, entre les parties et vis-à-vis des tiers, dans le temps et dans l'espace.

En outre, il a conquis son individualité, sa personnalité, grâce à une structure propre dont les lignes se sont précisées toujours plus nettement.

Son ascension juridique est incontestable et surtout il s'est internationalisé et il s'est « publicisé ».

L'interventionnisme du législateur et celui du juge se sont donné libre carrière à son sujet, de plus en plus, il est dirigé, et nul ne regrettera qu'il le soit, pourvu que dirigisme soit ici synonyme d'organisation.

Le XX^e siècle sera, j'en ai la conviction, en dépit d'apparences contraires, le siècle de l'organisation du droit. Un ordre juridique s'élabore péniblement, laborieusement, à travers mille incidents. Il est bon et il est urgent que le transport qui appartient au droit vivant, contribue à l'élaboration de cet ordre nouveau; son caractère pratique, sa complexité, sa personnalité le désignent pour jouer le double rôle d'un champ d'expériences et d'un facteur de progrès. Il s'est effectivement acquitté, jusqu'à présent, de la double tâche qui lui incombait, il est à l'avant-garde du mouvement juridique contemporain. On peut avoir confiance qu'il restera à ce poste d'honneur.

Puisse l'organisation même des transports suivre cet exemple salubre, en rompant avec la routine et en s'aiguillant résolument dans la voie du progrès!