



« À la garde de Dieu et à la conduite du voiturier » Recours et litiges face aux aléas du transport de marchandises (Lyon, milieu XVII^e s.-XVIII^e s.)

Résumé : À l'époque moderne, le transport terrestre et fluvial ne connaissait pas de système assurantiel et ni de codification juridique à l'image du droit maritime. À partir du cas de Lyon aux XVII^e et XVIII^e siècles, l'objet de l'étude est de comprendre comment les marchands pouvaient prévenir les risques du voyage et avoir un recours en cas d'avaries ou de perte de leurs marchandises. L'article montre comment les autorités municipales et consulaires ont participé à réguler le marché du transport et à régler les litiges, posant les fondements de la codification du droit du transport au début du XIX^e siècle.

Mots-clés : transport de marchandises – litiges – droit commercial – juridictions consulaires – France moderne.

Abstract: In early modern France, land and water transport had no insurance system nor legal codification as existed in maritime law. Based on the case of Lyons in the 17th and 18th centuries, the aim of this study is to understand how merchants could prevent transportation risks and claim remedies in case of damage or loss of their goods. The article shows how urban authorities and commercial jurisdictions participate to regulate the transport market and to settle the disputes between merchants and transport intermediaries, setting base to a codification of transport law in the beginning of the 19th century.

Keywords: transport of goods – litigation – commercial law – commercial courts – early modern France.

Introduction

1. « À la garde de Dieu et à la conduite de [untel], voiturier ». Les lettres de voiture étaient presque systématiquement ouvertes par cette invocation à l'époque moderne. N'y voir qu'un simple usage ou un témoignage des mentalités serait en minimiser la portée et la signification. La formule paraît avoir une fonction propitiatoire en vue du voyage à venir, toujours placé sous le signe de l'incertitude. La protection divine était encore invoquée sur l'emballage des marchandises ou dans les lettres des marchands, lorsqu'un marchand, par exemple, assurait à son correspondant qu'il recevrait telles marchandises en temps et en lieu, « Dieu aidant ». D'une certaine manière, l'expression rappelait que la sauvegarde des marchandises n'était plus entre les mains de l'expéditeur. Durant la Révolution, l'invocation des lettres de voiture fut laïcisée et remplacée par « Sous la protection des lois¹ ». L'usage de ces invocations signale les risques que comportait le transport des marchandises à l'époque moderne.

2. Pour reprendre l'expression de Denis Woronoff, la circulation marchande constituait « un véritable goulet d'étranglement » de l'économie de la France d'Ancien Régime, avec ses insuffisances, ses coûts, ses

1 C. Bertho-Lavenir, « Du papier et des lettres », *Les cahiers de médiologie*, 4, 2, 1997, p. 222.

risques et ses incertitudes². Le transport terrestre et fluvial – dont il sera seulement question dans cet article – constituait un moment crucial des échanges et de la diffusion des produits européens et extra-européens sur le continent. À partir du milieu du XVII^e siècle, le pouvoir royal porta une attention accrue au développement des réseaux routiers et fluviaux pour dynamiser le commerce et favoriser la circulation des marchandises³. L'amélioration, bien qu'inégale, de la qualité des routes, de la navigabilité des rivières, de la sécurité des voyageurs et des marchandises a accompagné la croissance des échanges au XVIII^e siècle⁴. Le transport intérieur de marchandises restait néanmoins soumis à de nombreux risques, du brigandage aux aléas météorologiques. Bris, accidents, mouillures, pourritures, pertes, vols et autres sortes d'avaries demeuraient des risques constants pour les expéditeurs et les destinataires. Comment, dans ces conditions, se prémunir face à de tels risques ? L'objet de l'article est d'étudier les instruments et les recours juridiques à disposition des marchands pour sécuriser le voyage des marchandises, de leur envoi jusqu'à leur réception.

3. Dans la France moderne, le transport par terre et par eau n'avait pas connu de codification ni de système assurantiel comme le transport maritime⁵, même si l'Ordonnance de la Marine de 1681 englobait en partie le transport fluvial⁶. Le droit du transport terrestre ne bénéficiait pas de la même attention de la part du législateur, des auteurs de manuels commerce, des juristes, des commentateurs du droit et des compilateurs de jurisprudence, que le droit maritime, porteur d'enjeux économiques, politiques et juridiques essentiels pour les États modernes. À partir du dernier tiers du XVII^e siècle, les manuels marchands, les traités de droit commercial, les répertoires de jurisprudence commencèrent néanmoins à rassembler les règles légales et coutumières et la jurisprudence qui définissaient la responsabilité des différents acteurs impliqués dans le voyage des marchandises. Au milieu du XVIII^e siècle, le « Code Voiturin » rassemblait pêle-mêle un ensemble assez varié d'édits, de règlements et d'arrêts qui encadraient les voitures dites publiques, pour l'essentiel les coches, carrosses et messageries royales⁷. Mais le « Code Voiturin » n'avait de code que le nom.

4. Dans cette situation, l'échelle urbaine est propice pour mener une enquête sur l'encadrement juridique du transport terrestre et le règlement des litiges entre marchands et voituriers dans les deux derniers siècles de l'Ancien Régime. Les villes étaient au cœur des réseaux de redistribution des marchandises et les autorités civiles et judiciaires urbaines (municipalités, justices consulaires) jouaient un rôle important dans la régulation du transport terrestre. Lyon constitue à ce titre un bon observatoire. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, Lyon était un important carrefour fluvial et terrestre du royaume de France, connecté à l'Espagne par le Languedoc, à l'Italie, à la Suisse, à l'Allemagne. Surnommée par les négociants lyonnais « l'Amsterdam de la France » au milieu du XVIII^e siècle⁸, la ville des deux fleuves était un nœud de circulation et un lieu d'entrepôt, de production, de consommation. Une étude de cas centrée sur une ville comme Lyon permet également de saisir la dimension socio-économique du transport terrestre, sans

2 D. Woronoff, « Introduction », *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, dir. D. Woronoff, Paris, Comité pour l'histoire financière et économique de la France, 1998, p. v.

3 É. Szulman, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014 ; G. Arbellot, « La grande mutation des routes de France au XVIII^e siècle », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 28, 3, 1973, p. 765-791.

4 B. Lepetit, *Chemins de terre et voies d'eau*, Paris, EHESS, 1984 ; D. Margairaz, *Foires et marché dans la France préindustrielle*, Paris, EHESS, 1988 ; G. Livet, *Histoire des routes et des transports en Europe*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2003.

5 Le titre 7 du livre 3 de l'Ordonnance de la Marine distinguait différentes sortes d'avaries (simples et particulière, grosses et communes). Selon les occasions (i.e. les causes), les circonstances, la nature des dommages ou des « dépenses », l'ordonnance attribuait la responsabilité au maître du navire ou au propriétaire des marchandises et prévoyait des modalités de dédommagement.

6 S'il existe des assurances sur des transports terrestres, elles sont rares et souvent utilisées dans des périodes de troubles ou de guerres, qui accroissent les risques du transport terrestre. Les assurances fluviales étaient moins rares, mais généralement en complément du transport maritime, « par voie de mer et eau douce » : R. Gascon, *Grand commerce et vie urbaine au XVI^e siècle. Lyon et ses marchands*, Paris, SEPVEN, 1971, t. 1, p. 295-99 ; E. Blum, « Les assurances terrestres en France sous l'Ancien Régime », *Revue d'histoire économique et sociale*, 8, 1, 1920, p. 95-104.

7 *Code Voiturin ou Recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrests et reglemens concernant les fonctions, droits, privilèges, immunités, franchises, libertés & exemptions, tant des messagers royaux que de ceux de l'Université de Paris, & autres Voituriers publics*, deux tomes, Paris, Prault, 1748.

8 *Mémoire des négociants de tous les corps libres de la ville de Lyon contre le duc de Tresmes*, Lyon, Delaroche, 1766, p. 4 (AML, Bibliothèque, 1C450207).

laquelle on ne peut comprendre les évolutions juridiques qu'il connaît. L'encadrement normatif du marché du transport terrestre était de la compétence du pouvoir municipal, le consulat, formé d'un prévôt des marchands et de quatre échevins. Depuis 1655, ces magistrats étaient également juges conservateurs des foires, avec six autres juges assesseurs marchands, bourgeois ou ex-échevins, et jugeaient à ce titre toutes les affaires liées au commerce, dont les litiges liés au transport de marchandises. L'étude s'appuie ainsi sur les règlements lyonnais en matière de transport et les minutes du tribunal de la conservation des foires⁹. Les procès-verbaux réalisés par les notaires ou le commis du bureau des poids de la ville offrent également un éclairage précieux sur le règlement des litiges¹⁰.

5. Dans un premier temps, l'article étudie les principaux acteurs ainsi que l'organisation socio-économique et réglementaire du marché transport de marchandises à Lyon. On verra dans un deuxième temps que les possibilités de recours contre ces transporteurs dépendaient de la définition juridique de leurs tâches et de leur fonction, mais aussi de l'organisation réglementaire et économique du marché du transport. La dernière partie de l'article s'intéresse aux litiges et à leur déroulement en justice. Je montre que la procédure en vigueur dans les juridictions consulaires favorisait une redéfinition des responsabilités entre les parties fondée sur les faits et les choses au cœur du litige.

I. Voituriers et commissionnaires : acteurs et encadrement du marché du transport à Lyon (milieu XVII^e-XVIII^e siècle)

6. Dans le domaine des voitures publiques, on distinguait communément les voitures libres et les voitures réglées. Ces dernières correspondaient aux coches, carrosses et messageries royaux qui étaient affermés et disposaient d'un monopole sur le transport des colis d'une valeur inférieure à 50 livres. Dans le cadre de cet article, il ne sera question que des voitures libres. « Toutes personnes qui sont en état d'entretenir des équipages peuvent aussi entreprendre des voitures sans d'autre aveu & permission que celle qui leur vient de leur volonté & de leur faculté¹¹ », comme on pouvait le lire dans le *Dictionnaire universel de commerce* de Jacques Savary des Bruslons et Philémon-Louis Savary. À la différence des coches, les voituriers ne partaient pas à jours fixes et négociaient librement leur prix avec les marchands.

7. Pour expédier des marchandises dans le royaume comme à l'étranger par le biais des voitures libres, les marchands lyonnais pouvaient s'adresser directement aux voituriers ou passer par l'intermédiaire de commissionnaires de transport appelés commissionnaires chargeurs.

A. Bouviers, rouliers, muletiers, mariniers... le monde hétérogène des voituriers

8. Dans son étude des transporteurs lyonnais au XVIII^e siècle, Jacqueline Roubert a distingué différents types de voiture par terre¹². Les bouviers assuraient le transport des marchandises dans la région lyonnaise sur des voitures appelées « massus », sortes de tombereaux tirés par des bœufs. Les muletiers assuraient de plus longues distances, en particulier sur les routes de montagne. Enfin, les rouliers utilisaient des charrettes tractées le plus souvent par des chevaux. Si les textes réglementaires et les mémoires reprennent

9 Ces archives sont conservées aux archives municipales de Lyon (désormais AML, séries FF et HH) et aux archives départementales du Rhône (désormais AD 69, série 8B).

10 Ces procès-verbaux ont été conservés sous le titre d'attestation dans les archives de la sénéchaussée de Lyon (AD 69, BP 3974, « Protêts, attestations, sommations », 1667-1669).

11 J. Savary des Bruslons, P.-L. Savary, *Dictionnaire universel de commerce*, Paris, Estienne, 1723, vol. 2, p. 1939.

12 J. Roubert, « Essai sur les transporteurs de marchandises en relation avec le commerce lyonnais au XVIII^e siècle », in *Actes du 92^e Congrès national des sociétés savantes. Strasbourg et Colmar, 1967. Section d'histoire moderne et contemporaine. 2 : Le commerce et l'industrie*, Paris, 1970, p. 110-114 ; M. Garden, *Lyon et les Lyonnais au XVIII^e siècle*, Paris, Les Belles Lettres, 1970, p. 266-273.

cette terminologie, l'usage du vocabulaire permet difficilement d'identifier avec certitude les modes de transport utilisés dans la pratique¹³.

9. Les voituriers libres formaient un monde fort hétérogène. La plupart des transporteurs qui assuraient le trafic à Lyon étaient étrangers à la ville. Si les bouviers étaient souvent des habitants de la région lyonnaise, la plupart des voituriers par terre étaient, selon les destinations, originaires de Provence, d'Auvergne, de Franche-Comté, de Savoie, de Suisse, d'Italie¹⁴...

10. Pour beaucoup, le roulage était une activité secondaire¹⁵. Les plus modestes étaient des paysans du plat-pays et des villages montagnards, des journaliers et des manouvriers, qui s'adonnaient au roulage à la morte-saison, ou encore des valets et des jardiniers de Lyon ou de ses faubourgs. Des aubergistes et hôteliers, qui accueillaient les voituriers arrivant en ville, devenaient parfois eux-mêmes des entrepreneurs de voiture. Le transport fluvial connaissait une semblable diversité de conditions. Parmi les voituriers par eau, on trouve de simples affaneurs-bateliers et des marchands. Maurice Garden a relevé dans les inventaires après décès des « marchands-voituriers », qui pratiquaient le transport fluvial ou terrestre de marchandises comme activité principale ou secondaire¹⁶. Certains marchands-voituriers, véritables entrepreneurs de voiture dont les affaires étaient considérables, embauchaient de nombreux voituriers et marins et possédaient des flottes ou des équipages conséquents.

11. Les sources révèlent également l'existence de sociétés de voiture importantes, qui bénéficiaient d'une position très avantageuse, voire dominante, sur certaines routes. Ainsi, la société Henry et compagnie, active dès 1719, proposait des voitures par eau sur le Rhône entre Lyon et Arles, en concurrence avec les voitures publiques – les coches d'eau – qui assuraient l'essentiel du trafic fluvial¹⁷. Lors de la guerre de Succession d'Autriche, la compagnie avait même transporté pour le roi des troupes, des munitions et des fourrages en 1746 et 1747. Au cours de la même guerre, la société Sepolina & Travi, originaire de Gênes, avait profité de la diminution du trafic transalpin et du détournement des routes maritimes par des voies de terre pour se ménager un quasi-monopole sur les trajets montagnards entre Lyon et le Piémont, au détriment des muletiers savoyards¹⁸. Le poids des sociétés de voiture et des marchands-voituriers s'est accru au cours du XVIII^e siècle. Maurice Garden a observé un accroissement des écarts de fortune et une polarisation au sein du monde des voituriers lyonnais¹⁹. Les voituriers les plus modestes connaissaient une prolétarianisation. Ne disposant pas d'un capital suffisant pour posséder leur instrument de travail, ils devaient s'employer comme journaliers ou domestiques auprès des maîtres d'équipage. À l'inverse, les riches marchands-voituriers étaient de plus en plus nombreux et voyaient leur fortune augmenter. Le point de bascule semble se situer au milieu du siècle, dans la décennie qui suit la guerre de Succession d'Autriche : « Jusqu'en 1750 la majorité des voituriers sont des travailleurs libres, qui, avec des moyens réduits, assurent une partie du trafic lyonnais. Ils disparaissent progressivement au cours du siècle²⁰ ».

B. Des offices municipaux d'intermédiaires : les commissionnaires chargeurs

12. Les commissionnaires chargeurs étaient des officiers publics dont les charges dépendaient du consulat²¹. Les édiles lyonnais délivraient des lettres de commission pour exercer la fonction de « chargeur de

13 O. Le Gouic, *Lyon et la mer au XVIII^e siècle. Connexions atlantiques et commerce colonial*, Rennes, Presses Universitaire de Rennes, 2011, p. 158-159.

14 J. Roubert, *art. cit.*, p. 110-114.

15 *Ibidem* ; M. Garden, *op. cit.*, p. 266-273.

16 *Ibid.*, p. 268-269.

17 *Mémoire des négociants de tous les corps libres de la ville de Lyon contre le duc de Tresmes*, Lyon, Delaroche, 1766, p. 4 (AML, Bibliothèque, 1C450207).

18 AML, HH 208. Voir *infra*.

19 D'après les contrats de mariage les voituriers possédant une fortune inférieure à 100 livres forment 12% du total en 1728-1730 et 35% en 1786-1789, tandis que les voituriers possédant une fortune supérieure à 1000 livres passent 7% à 25% entre les mêmes bornes chronologiques. M. Garden, *op. cit.*, p. 271-272.

20 *Ibid.*, p. 272.

marchandises » ou encore « chargeur et conducteur de marchandises ». Pour être reçu à cette charge, le postulant devait attester de ses « bonne vie, mœurs et religion catholique et romaine », puis prêter serment devant le consulat et le tribunal de la conservation des foires, à l'instar des courtiers jurés de la place du Change. En février 1705 un édit royal créait des offices de « courtiers, facteurs et commissionnaires des rouliers » dans les principales villes du royaume et supprimait toutes les charges similaires. Pour conserver l'attribution des charges de commissionnaires, le consulat racheta les nouveaux offices²².

13. Les commissionnaires chargeurs devaient faciliter le travail des rouliers. Ils accueillait les voituriers arrivés en ville, acquittaient pour eux les droits d'entrée des marchandises, assuraient le déchargement des voitures, l'acheminement des marchandises chez les destinataires et parfois le règlement des voitures. En retour, ils réceptionnaient les marchandises que les marchands désiraient expédier, les mettaient en relation avec les voituriers en partance pour la destination désirée ou s'occupaient eux-mêmes de négocier les prix. Ils prenaient parfois en charge l'emballage pour le transport, amenaient les marchandises à la douane pour les faire visiter et marquer, puis assuraient la manutention et le chargement des marchandises. Ils devaient tenir des registres précis des marchandises reçues et expédiées. Ce rôle d'entremetteur permettait aux voituriers de recharger rapidement leur voiture et de repartir au plus vite, évitant ainsi les frais de bouche et d'hébergement et les départs à vide.

14. Entre la fin du XVII^e et le premier quart du XVIII^e siècle, l'encadrement normatif de la profession fit l'objet de nombreux règlements et ajustements. Il s'agissait dans un premier temps de protéger les commissionnaires de la concurrence de particuliers qui exerçaient leur fonction sans lettres de provision du consulat. Les règlements consulaires visaient également à régler les conflits internes à la profession. Certains commissionnaires livraient à leurs confrères une véritable concurrence, se réservaient la plupart des chargements et accaparaient les voituriers, tandis que les nouveaux arrivants peinaient souvent à tirer un revenu de leur charge, faute de travail. Le consulat pourvut à ces difficultés par divers règlements entre 1685 et 1687. Par un règlement consulaire de 1685, les vingt commissionnaires chargeurs furent affectés par groupe de quatre aux chargements des marchandises selon les destinations²³. La liste des chargeurs en fonction, jointe au règlement, devait être affichée au secrétariat de la ville. À la requête de la plupart des commissionnaires, le consulat établit en 1686 une bourse commune, où devaient être versées les commissions perçues par les chargeurs pour être ensuite réparties également entre eux. Un receveur et un contrôleur, nommés au sein de la communauté, furent établis pour faire la recette des commissions, établir un registre des chargements et vérifier les registres individuels des commissionnaires²⁴.

15. Les règlements consulaires visaient à affirmer le caractère public des commissionnaires. Les chargeurs n'agissaient pas pour eux-mêmes, mais pour le service de la ville, des marchands et des voituriers. À la manière des courtiers de la place du Change, ils ne devaient pas avoir d'intérêts personnels dans les marchés qu'ils permettaient de conclure. Par le règlement de 1685, il était formellement interdit aux chargeurs de « faire aucun chargement et voiture pour leur compte » à peine de cent livres d'amende et de destitution. Il leur était en outre défendu « d'aller au-devant » des voituriers et de les « accaparer ». Le règlement consulaire de 1724 déclarait la charge de commissionnaires incompatible avec les professions de marchand, de négociant et de commissionnaire de marchandises, dont la fonction était d'acheter ou de vendre des marchandises pour le compte d'autrui, moyennant une commission²⁵. Les commissionnaires

21 L'existence de ces charges est attestée au moins à partir de la fin du XVI^e siècle. La lettre de nomination la plus ancienne que nous ayons retrouvée dans les archives date du milieu du XVII^e siècle (AML, FF 110, HH 34 et HH 370).

22 *Édit du roy, arrêt, ordonnances et réglemens concernant la réunion au corps consulaire des offices de facteurs-commissionnaires et chargeurs de marchandises...* 1705, Lyon, chez Laurens, 1706 (AML, FF 110).

23 « Ordonnance consulaire en forme de règlement pour les commissionnaires chargeurs », 15 novembre 1685 (AML, FF 110).

24 Ainsi la demande de certains commissionnaires, il leur fut permis en 1687 de se réserver pour eux-mêmes un cinquième des commissions reçues, qui étaient soustraite au partage commun. Cette disposition fut supprimée en 1708. Par le règlement de 1724, le consulat attribua à chaque commissionnaire un tiers du fruit de leur travail, mais l'article ne fut pas appliqué à la demande de la communauté. « Mémoire des remontrances qui sont faites à Messieurs du Consulat par les Courtiers, Facteurs, Chargeurs et Commissionnaires », 1725 (AML, FF 110).

25 *Ordonnance consulaire du 30 décembre 1724 portant règlement sur l'activité des courtiers, facteurs et commissionnaires des rouliers*, Lyon, Laurens, 1725 (AML, Affiches, 6.O.23).

devaient au contraire servir indistinctement tous les voituriers par ordre d'arrivée et d'inscription sur leur registre. De même, les droits perçus par les commissionnaires sur les transactions réalisées furent de même strictement réglés.

16. Outre « le service du public » et « la commodité des marchands et des voituriers », la réglementation de la profession de chargeurs remplissait également un but fiscal pour le pouvoir municipal. Les commissionnaires étaient chargés de faire acquitter aux marchands les droits sur l'entrée et la sortie de marchandises tenus à ferme par la ville de Lyon : le tiers surtaux (un droit de douane supplémentaire sur les matières premières textiles et les étoffes, supprimé sous la Régence), la Rêve et la traite foraine, droits de sortie sur toutes les marchandises en direction de certaines provinces du royaume ou de l'étranger²⁶. Les chargeurs devaient délivrer aux voituriers des acquits, visés par les commis de la Rêve, qui attestaient le paiement des droits de douane et que les voituriers présentaient aux portes de la ville. En conséquence, les chargeurs devaient « tenir bon et fidel registre de tous leurs chargements », où étaient inscrites les informations portées sur les lettres de voiture. Le règlement consulaire de 1705 avait conservé une disposition de l'édit royal de la même année qui instituait un « bureau des courtiers, facteurs et commissionnaires des rouliers ». Tous les voituriers sans exception devaient désormais s'y présenter pour être enregistrés dès leur arrivée en ville. L'institution du bureau devait faciliter le contrôle des entrées et sorties des voituriers et l'acquiescement des droits de douane. Suite à divers désordres dans la perception de la Rêve et la tenue des registres des chargeurs, les commissionnaires et leur bureau furent placés sous la direction du directeur de la douane en 1706²⁷. La municipalité avait ainsi intégré les commissionnaires chargeurs à l'administration de la douane.

17. L'obligation de passer par les services des commissionnaires s'expliquait par leur rôle dans la perception des droits de douane. Les règlements rappelaient néanmoins que les marchands devaient pouvoir connaître les voituriers à qui leurs marchandises étaient confiées et négocier « en droiture » avec eux. Néanmoins, les commissionnaires s'étaient imposés comme des intermédiaires incontournables entre les marchands et les voituriers.

C. Les commissionnaires chargeurs : officiers publics ou entrepreneurs de voiture ?

18. En raison de la multiplicité des tâches qu'ils réalisaient comme intermédiaires, l'appellation de « commissionnaires des rouliers » ou des « voituriers » est trompeuse. La terminologie adoptée pour désigner leur fonction révèle cette polyvalence. Les dénominations de « chargeurs de marchandises », « chargeurs et conducteurs » ou « commissionnaires chargeurs » étaient utilisées indistinctement au XVII^e siècle. À partir de l'édit de 1705, l'appellation officielle de « courtiers, facteurs et commissionnaires des rouliers » s'imposa dans les règlements et les ordonnances municipales, même si les négociants continuaient d'utiliser l'ancienne dénomination. L'expression de courtiers est révélatrice de la volonté des autorités d'instituer une charge publique d'intermédiaire. Pourtant, les fonctions effectives des commissionnaires excédaient le seul rôle d'entremetteur auquel le consulat voulait les cantonner. De manière révélatrice, l'almanach de Lyon publiait à partir de 1742 une liste des commissionnaires à l'usage des marchands sous le titre : « Commissionnaires en expédition des marchandises qu'on veut faire passer par charrette, & en droiture par terre²⁸ ». De fait, les commissionnaires réalisaient la plupart des opérations nécessaires à l'organisation du voyage et négociaient directement avec les voituriers sans le concours des marchands pour qui ils agissaient.

26 H.-F. Lambert d'Herbigny et J.-B. de La Michodière, *L'intendance de Lyonnais, Beaujolais, Forez en 1698 et en 1762. Édition critique du mémoire rédigé par Lambert d'Herbigny et des observations et compléments de La Michodière*, J.-P. Gutton (éd.), Paris, CTHS, 1992, p. 150 et 152.

27 Ordonnance consulaire, 23 avril 1706 (AML, FF 110) ; *Ordonnance consulaire du 30 décembre 1724*, art. 19 (AML, Affiches, 6.O.23).

28 *Almanach astronomique et historique de la ville de Lyon*, Lyon, Delaroche, 1742, p. 191. La liste des commissionnaires chargeurs ne figure dans les almanachs qu'à partir de 1742. Jusqu'en 1752, la liste est cependant partielle et ne concerne pas les commissionnaires pour les routes du Languedoc, de Provence et d'Italie.

19. La frontière entre commissionnaires chargeurs et commissionnaires de marchandises ou encore entrepreneurs de voitures était parfois floue. En dépit des défenses portées par les règlements consulaires, certains commissionnaires étaient également marchands, négociants ou banquiers²⁹. Le règlement de décembre 1724 avait interdit aux commissionnaires chargeurs d'avoir des magasins pour entreposer les colis et ballots. L'entreposage assimilait les chargeurs à des commissionnaires de marchandises. De fait, la disposition avait été prise car le père d'un des chargeurs lyonnais était commissionnaire de marchandises. Dans un mémoire, les commissionnaires chargeurs revendiquèrent que « ce n'est pas négociier ny s'immiscer dans les fonctions des marchands ou commissionnaires de marchandises que d'avoir des magasins », du moment que « ce ne sont pas [eux] qui font les négociations des marchandises³⁰ ».

20. L'affaire Sepolina & Travi révéla en 1749 toute l'ambiguïté de la charge. Disposant d'un quasi-monopole sur les voitures de Lyon vers le Piémont, la société génoise de voiture Sepolina & Travi, domiciliée à Lyon suscita les plaintes de muletiers savoyards, qui ne trouvaient plus à charger leur voiture pour Turin. Ils accusaient la société d'accaparer les voituriers. Pour se défendre, Sepolina & Travi mirent en évidence que « non seulement ils ont remis eux-mêmes nombre de chargement à d'autres voituriers, mais que les mêmes voituriers chargent également leurs voitures par l'entremise de quelques particuliers établis en cette ville³¹ ». Les associés priaient le consulat de leur permettre « de continuer à charger par eux-mêmes leurs voitures en prenant des négociants dont ils sont connus les balles qu'ils voudront bien leur remettre, sans être obligés de passer par des mains tierces en payant au bureau des chargeurs les droits deus suivant votre tarif ». Le consulat rendit une ordonnance le 29 avril 1749, rappelant les règlements antérieurs selon lesquels les voitures devaient être chargées et expédiées par ordre d'arrivée des voituriers³².

21. L'ordonnance ne fut pas suivie d'effet et, au début de l'année 1750, un débat s'éleva sur l'état réel de la société Sepolina & Travi. Les muletiers savoyards trouvèrent l'appui de l'agent du roi de Sardaigne et duc de Savoie, qui présenta ses remontrances au consulat. D'après son mémoire, Sepolina & Travi était une société de voiture qui exerçait illégalement la charge de commissionnaires, ce qui leur conférait un avantage considérable sur les autres voituriers³³. Les négociants lyonnais prirent la défense la société, qu'ils présentaient comme « des commissionnaires établis et domiciliés en ce lieu³⁴ ». Le consulat saisit la chambre de commerce de Lyon pour délivrer un avis sur l'affaire. Les directeurs de la chambre rendirent leur avis le 21 mars 1750 : « L'état de Travi et Cepolina est décidé : ils sont voituriers (sic) et non chargeurs, ils payent au bureau le droit imposé pour chaque mulet³⁵ ». Les poursuites contre la société semblent avoir été par la suite abandonnées. La société Sepolina & Travi continua d'exercer les fonctions de chargeur, de manière officielle désormais, et apparaissait dans la liste des commissionnaires pour les routes d'Italie de l'almanach de Lyon à partir de 1752 et jusque dans les années 1770³⁶.

22. L'affaire témoignait d'un relâchement de la réglementation municipale au sujet des commissionnaires chargeurs. Si à la fin du XVII^e siècle la Rêve représentait encore une part non négligeable des revenus municipaux, l'essentiel des recettes extraordinaires de la ville reposait sur des emprunts, dont la moitié était contractée auprès de la banque génoise³⁷. Le poids des emprunts génois n'avait cessé d'augmenter dans le budget municipal au XVIII^e siècle³⁸. La situation des finances municipales n'était peut-être pas étrangère au traitement de faveur dont bénéficiait la société génoise de transport. En tout cas, la diminution de

29 J. Roubert, *art. cit.*, p. 117-119.

30 « Mémoire des remontrances qui sont faites à Messieurs du Consulat par les Courtiers, Facteurs, Chargeurs et Commissionnaires », 1725 (AML, FF 110).

31 Requête de Sepolina & Travi au consulat, 24 avril 1749 (AML, HH 208).

32 *Ordonnance pour l'enregistrement des voituriers, rouliers et muletiers au bureau des facteurs et commissionnaires de cette ville, 29 avril 1749, lue et publiée le 2 mai 1749* (AML, Affiches, 6F1781).

33 « Les voituriers Travi et Cépolina sont commissionnaires et muletiers, c'est contrevenir à vos sages règlements et s'il étoit permis aux chargeurs et commissionnaires de faire les voituriers, ils pourroient avoir sur pied un nombre de mulets suffisants pour écraser tous les autres voituriers. »

34 Requête des négociants lyonnais au consulat, 10 mars 1750 (AML, HH 208).

35 « Avis de la chambre de commerce sur le contenu de la requête présentée par le sieur Bouvier à Messieurs les Prevost des Marchands et Échevins », 21 mars 1750 (AML, HH 208).

36 *Almanach de Lyon*, Lyon, Delaroche, 1752, p. 172-173.

37 N. Neyret, « Les budgets municipaux à Lyon de 1680 à 1699 », *Études et documents*, 3, 1991, p. 71-85.

l'importance relative des droits de douane dans les finances municipales peut expliquer qu'une moins grande attention ait été accordée au contrôle des commissionnaires chargeurs.

23. Au cours du XVIII^e siècle, la régulation de la profession de chargeurs avait substantiellement changé. Les difficultés commerciales du début du siècle, liées notamment à la guerre de Succession d'Espagne, avaient conduit la municipalité à réduire le nombre de charges de vingt à douze en 1709, à la demande des commissionnaires eux-mêmes qui ne trouvaient pas suffisamment de chargements pour subsister grâce à leur emploi³⁹. Ce *numerus clausus* était toujours en vigueur en 1724, puis le nombre de commissionnaires a augmenté au mitan du siècle. D'après les almanachs, ils étaient dix-sept en 1752, vingt-quatre en 1770 et vingt-huit en 1784 selon une liste dressée par le consulat. Cette augmentation, qui ne semble pas avoir suscité de plaintes des commissionnaires, suggère que la charge devenait de plus en plus profitable et lucrative.

24. Dans le même temps, les sociétés de commissionnaires chargeurs se sont multipliées au cours du XVIII^e siècle. La société de commissionnaires chargeurs Carmagnac & Perrin, spécialisée dans la route de Lyon à Strasbourg, fut active depuis au moins 1737 jusqu'à la fin du siècle⁴⁰. L'association permettait aux commissionnaires chargeurs de mettre en commun des capitaux pour posséder des magasins, mais aussi pour affréter leurs propres voitures et exercer d'autres activités commerciales. D'après Jacqueline Roubert, les plus grosses entreprises lyonnaises de rouliers étaient souvent aux mains de commissionnaires-chargeurs dans la seconde moitié du XVIII^e siècle⁴¹. Les almanachs lyonnais donnent un aperçu la croissance du nombre de sociétés⁴². En 1752, quatre sociétés apparaissent sur dix-sept commissionnaires. En 1770, on peut identifier dix sociétés sur vingt-quatre adresses de commissionnaires, et quatorze sur vingt-huit sur une liste dressée des commissionnaires par le consulat en 1784⁴³. De manière révélatrice, la liste de 1784 distinguait dans une première colonne les « noms des commissionnaires » et dans une deuxième leur « raison de commerce ». D'offices publics, les charges de commissionnaires étaient devenues des entreprises commerciales.

II. Contrat de voiture et responsabilité du transporteur

25. La définition de la responsabilité du transporteur commença à se préciser à partir du XVI^e siècle dans l'ancien droit. La responsabilité de l'expéditeur étant exonérée, le transporteur devait répondre des avaries et des dégâts occasionnés par le transport. Cependant, l'étendue exacte de la responsabilité des différents acteurs du transport de marchandises continuait de faire débat jusqu'au XVIII^e siècle⁴⁴.

38 Entre 1695 et 1787, 20 millions de *liras banco* furent empruntées à Gênes par la municipalité lyonnaise, dont 14 millions entre 1743 et 1787 (une lire de banque de Gênes équivalant à peu près à une livre tournois au début du siècle). Voir : L. Dermigny, « Gênes et le capitalisme financier. À propos d'un livre récent », *Revue d'histoire économique et sociale*, 52, 4, 1974, p. 555. D'après l'intendant de Lyon de La Michodière, la rève et l'imposition foraine représentaient une recette de 30 000 livres tournois, « année commune », au milieu du XVIII^e siècle (H.-F. Lambert d'Herbigny et J.-B. de La Michodière, *op. cit.*, p. 153).

39 Ordonnance rendue à la requête des facteurs commissionnaires chargeurs, 30 décembre 1709 (AML, FF 110).

40 J. Roubert, *art. cit.*, p. 133.

41 *Ibid.*, p. 117-119.

42 La totalité des commissionnaires n'est renseignée dans les almanachs qu'à partir de 1752. Pour identifier les sociétés à partir des almanachs, nous avons compté les raisons sociales qui comprenaient plus d'un nom, par exemple : « les frères Claudet » ou « Sepolina & Travi », et celles qui comportaient la mention « & compagnie ».

43 Liste des commissionnaires dressée en conséquence de l'ordonnance du consulat du 21 juin 1784 (AML, HH 34).

44 A. Laurens, *La responsabilité du transporteur de marchandises dans l'ancien droit français*, thèse de droit dactylographiée, Université de Paris, 1961 ; J.-L. Lafon, « L'arbitre près la juridiction consulaire de Paris au XVIII^e siècle », *Revue historique de droit français et étranger*, 51, 2, 1973, p. 265-267.

A. Lettre de voiture et convention de transport

26. La convention entre le transporteur et l'expéditeur était formalisée par une lettre de voiture. À proprement parler, la lettre de voiture n'était pas un contrat de transport, mais plutôt le résultat de la convention. En reprenant des principes du droit maritime romain, les juristes français considéraient le contrat de voiture comme un contrat de louage entre l'expéditeur et le voiturier. Cette transposition n'était cependant pas sans ambiguïté puisque le droit romain distinguait le louage du navire et le louage de service⁴⁵. La jurisprudence avait admis un « compromis boiteux », selon l'expression de Léon-Robert Ménager, selon laquelle le contrat de voiture était à la fois louage de chose et louage d'industrie⁴⁶.

27. Pour des raisons juridiques, fiscales et administratives, le pouvoir royal a progressivement imposé la détention de lettres de voiture aux transporteurs aux XVII^e et XVIII^e siècles⁴⁷. La lettre de voiture était dressée par l'expéditeur ou le commissionnaire avec le voiturier. Muni de ce document, le voiturier devait le conserver tout au long du voyage pour acquitter les droits de douane et le remettre finalement au destinataire. Chaque partie conservait une trace de la lettre de voiture qui pouvait par la suite servir de preuve en cas de contestation. Toutes les personnes participant au voyage des marchandises devaient y figurer : l'expéditeur, le voiturier, le commissionnaire s'il y avait lieu, et le destinataire. La lettre permettait d'identifier le voiturier (nom, prénom et lieu de résidence) et les marchandises dont il avait la garde : leur nature, le type, le nombre et le poids des colis, la marque du marchand (reproduite en marge). La date d'envoi et le délai de livraison étaient également précisés, ainsi que le montant à payer au voiturier. Figuraient ensuite la signature de l'expéditeur ou de son mandataire, qui pouvait être le commissionnaire de transport.

28. Les formulaires imprimés dont l'usage se généralise au XVIII^e siècle témoignent de la standardisation des lettres de voiture, dont voici un exemple :

À Amiens le *treiziesme mars* 1719

Messieurs

À la garde de Dieu, & à la conduite de *Claude Dechamp* Voiturier ordinaire de *Beaulne*, Je vous envoie *un ballot de marchandise* de Marchandises marquées comme en marge, pesant *soixante dix livres* Lesquelles vous étant rendues bien conditionnées en *dans trente jours* d'huy, vous lui en payerez la Voiture à raison de *neuf livres dix sols* du cent pesant pour toute chose, & à faute d'arriver dans le temps marqué, lui diminuerez un tiers de voiture, & me donnerez avis de leur réception. Je suis,

Messieurs

Vôtre tres-humble serviteur,

Messieurs Specht & Gonzebat

L. Joiron & Poujol

Mds rue Mullet, à Lyon⁴⁸

Les formulaires pouvaient varier selon les époques et les lieux d'impression, mais conservaient toujours une forme similaire. Le contenu des colis expédiés faisait l'objet d'une description dont la précision était variable mais qui était en général des plus sommaires⁴⁹. Certains expéditeurs se contentaient d'indiquer « un ballot de marchandises ».

29. En revanche, la formule « bien conditionnées » était d'une grande importance. Lorsque Jacques Savary présentait la forme des lettres de voiture dans son *Parfait Négociant*, c'est sur cette mention qu'il

45 L.-R. Ménager, « "Naulum" et "receptum rem salvam fore". Contribution à l'étude de la responsabilité contractuelle dans les transports maritimes, en droit romain », *Revue historique de droit français et étranger*, 37, 1960, p. 177-213 ; R. Robaye, *L'obligation de garde : essai sur la responsabilité contractuelle en droit romain*, Bruxelles, Publications des Facultés Universitaires Saint-Louis, 1987, p. 60 et seq.

46 L.-R. Ménager, *art. cit.*, p. 184.

47 Voir l'article de Céline Drand sur les lettres de voiture dans l'ancien droit français dans ce même numéro.

48 Lettre de voiture adressée à la société Specht et Gonzebat, AD 69, 8B 1237. Les parties du formulaire remplies en écriture manuscrite ont été retranscrites en italique.

49 J. Roubert, *art. cit.*, p. 120 et seq.

attirait en premier lieu l'attention de ses lecteurs⁵⁰. L'expression « conditionnement » ne renvoyait pas à la préparation d'un objet en vue de son transport ou de sa conservation, mais à l'ensemble des qualités d'une marchandise qui la rendaient susceptible d'être vendue, comme la façon, l'apprêt, l'aspect. À l'article « Conditionner », Diderot écrivait dans l'*Encyclopédie* : « c'est donner à une marchandise toutes les façons nécessaires pour la rendre vénale⁵¹ ». La lettre de voiture impliquait que les marchandises devaient être livrées à leur destinataire en bon état. En cas d'avarie, la responsabilité du voiturier était donc engagée puisqu'il était censé avoir reçu les marchandises « bien conditionnées ».

B. La responsabilité des transporteurs : une définition incomplète

1. La responsabilité du voiturier

30. Dès lors qu'il avait remis ses ballots et caisses au voiturier, l'expéditeur était déchargé de toute responsabilité vis-à-vis du destinataire. Le voiturier était en théorie responsable de tous les dommages et de tous les accidents arrivés durant le voyage⁵². La responsabilité du voiturier pouvait paraître lourde, mais sa responsabilité ne pouvait cependant pas être mise en cause dans certains cas⁵³. Ainsi, les « vices occasionnés par la chose elle-même » (*vitia ex ipsa re oriuntur*) devaient être assumés par le propriétaire (i.e. l'expéditeur) et non par le transporteur. Le voiturier ne pouvait pas non plus être tenu des cas fortuits, lorsque le dommage était causé par des circonstances imprévisibles. En cas d'accident, les voituriers pouvaient faire dresser un procès-verbal attestant de leur innocence pour se mettre à couvert en cas de poursuites ou de demande d'indemnisation⁵⁴. En somme, leur responsabilité se limitait aux dommages causés par leur imprudence ou leur négligence. Encore fallait-il être en mesure de prouver que le voiturier avait commis une faute. Des mentions spécifiques des lettres de voiture permettaient par ailleurs de décharger la responsabilité des voituriers pour certains cas spécifiques, en général les bris de glaces et d'objets fragiles.

2. La responsabilité du commissionnaire de transport

31. La responsabilité des commissionnaires de transport était plus complexe à définir, dès lors que leur statut et la nature de leurs services étaient différemment interprétés. Dans le *Parfait Négociant*, Jacques Savary proposait une typologie des commissionnaires dans laquelle il distinguait deux sortes de commissionnaires de transport : d'une part, les commissionnaires d'entrepôt, situés à une étape du voyage, recevaient des marchandises d'un voiturier pour les confier à un autre⁵⁵ ; d'autre part, les commissionnaires des rouliers se chargeaient d'accueillir les voituriers à leur arrivée en ville, de les conduire chez le destinataire des colis et de trouver de quoi charger leur voiture pour leur retour⁵⁶. Les commissionnaires

50 J. Savary, *Le parfait négociant*, Paris, Billaine, 1675, t. 2, p. 180.

51 « Conditionner », *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, Genève, Pellet, 1778, t. 8, p. 856-857. Voir également : « Condition » et « Conditionné » dans : A. Furetière, *Dictionnaire universel*, La Haye, Leers, 1690, p. 461.

52 A. Laurensso, *La responsabilité du transporteur de marchandises dans l'ancien droit français*, thèse de droit dactylographiée, Université de Paris, 1961, p. 16 et seq.

53 *Ibid.*, p. 60 et seq.

54 « Le voiturier peut être assujéti à cette garantie lorsque l'événement est causé par son imprudence et qu'il y a même preuve, car sans cela s'il verbalise, et que son verbal constate que cet événement être survenu par un cas fortuit ou inattendu, il en est dégagé », écrit un commissionnaire de Bergerac cité par Jacqueline Roubert (*art. cit.*, p. 122). Voir également : E. Brouard, « La navigation en Loire au XVIII^e siècle vue à travers les procès-verbaux d'avaries », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n° 112, vol. 3, 2005, p. 37-69.

55 « Des personnes demeurantes dans des villes d'entrepôt, où se déchargent les marchandises qui viennent de divers lieux, tant par eau que par terre, & qui les reçoivent pour les recharger ensuite sur des charrettes, pour les envoyer à ceux à qui elles appartiennent. » J. Savary, *op. cit.*, t. 2, p. 144.

56 « Des personnes qui sont facteur ou commissionnaires des voituriers, qui prennent le soin quand ils sont arrivez de livrer les ballots & caisses de marchandises aux Marchand à qui elles appartiennent, de recevoir leur argent, procurer aux voituriers d'autres marchandises pour leur retour, afin qu'ils ne fassent point plus grand séjour aux lieux où ils sont arrivez, que celui qui est nécessaire pour leur repos, & celui de leurs chevaux. » *Ibid.*, p. 144.

chargeurs lyonnais appartenait *a priori* à cette seconde catégorie, mais on peinerait à les y enfermer compte tenu de la variété des fonctions qu'ils endossaient.

32. La dénomination de « courtiers, facteurs et commissionnaires des rouliers », qui avait été adoptée dans l'édit de 1705, exprime à elle seule la nature juridique ambiguë de cette charge. Dans le *Répertoire universel de jurisprudence* de Guyot, l'avocat en parlement Henry distinguait strictement les commissionnaires des courtiers⁵⁷. Le rôle des courtiers se limitait à la mise en relation de deux parties, mais ils n'intervenaient pas dans la conclusion de la transaction qui était faite directement entre les contractants⁵⁸. Dans le cas des commissionnaires chargeurs lyonnais, la réglementation municipale tendait à assimiler ces officiers publics à des courtiers puisqu'ils devaient permettre aux marchands de négocier « en droiture » avec les voituriers. Mais dès lors que les commissionnaires négociaient avec les voituriers à la place des marchands et apposaient leur nom sur les lettres de voiture, leur rôle excédait celui d'un courtier.

33. Le régime de la commission permet davantage de comprendre le rôle des commissionnaires. La commission se distinguait du mandat, du moment que le commissionnaire était rémunéré par le commettant⁵⁹. Ce type de convention se rapprochait ainsi d'un louage de service. La commission n'était pas toujours formalisée par un contrat. Son existence pouvait être justifiée par les lettres missives des marchands, qui servaient de preuve en justice. Dans le cas des commissionnaires de transport, les lettres de voiture faisaient apparaître le nom du commissionnaire aux côtés de ceux de l'expéditeur et du voiturier. La question de savoir si le commissionnaire s'engageait en son nom propre ou n'agissait qu'au nom du commettant n'était cependant pas tranchée jusqu'à la fin du XVIII^e siècle⁶⁰.

34. Les commissionnaires étaient en principe responsables de tout dommage, même causé par une faute légère, à l'exception des cas fortuits et des forces majeures. Ils devaient agir avec diligence et prudence dans l'exécution de leur commission. Toubeau écrit :

Les Mandataires quand ils ont accepté la Commission, ils sont tenus de la moindre négligence, qui est réputée une faute pour eux : Or une légère faute c'est quand on n'apporte pas dans une Affaire la diligence qu'un prudent Père de Famille apporteroit en ses Affaires, ou que l'on n'y prévoit pas comme auroit dû faire un prudent Père de Famille⁶¹.

Le commissionnaire devait agir à la place du marchand comme pour lui-même. Dans le *Parfait Négociant*, Savary prodiguait ainsi des conseils aux commissionnaires des rouliers et d'entrepôts qui allaient dans ce sens. Par exemple, le commissionnaire devait prendre garde de vérifier le bon conditionnement des marchandises à leur réception, pour ne pas en être tenu responsable⁶².

35. Cependant, l'étendue de la responsabilité qu'impliquait la commission de transport était débattue. À l'article « Commissionnaires de voiture » du *Supplément* au répertoire de Guyot, l'auteur demandait : « Ces Commissionnaires sont-ils garans des voituriers qu'ils choisissent ? & sont-ils responsables de leurs fautes ou de leur dol, lorsqu'il n'est pas prouvé qu'ils ont mis dans leur choix une imprudence

57 Voir par exemple J.-N. Guyot, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence civile, criminelle, canonique et bénéficiale*, Paris, Panckouche, 1777, t. 13, p. 163 : « Il ne faut pas confondre les Commissionnaires avec les agens & courtiers de change & de commerce. Ceux-ci sont des hommes publics qui ne peuvent faire en même-temps le commerce en leur nom, & s'entremettre de négociations de marchandises & de lettre de changes avec les négocians & les banquiers d'une même ville : au lieu que les Commissionnaires ne sont que des mandataires des commerçans ou banquiers étrangers, & ne tiennent leur pouvoir que de leurs commettans. »

58 G. Sautel, « Histoire du contrat de commission », *Le contrat de commission. Études de droit commercial*, dir. J. Hamel, Paris, Dalloz, 1949, p. 38.

59 *Ibid.*, p. 35.

60 *Ibid.*, p. 31-35.

61 J. Toubeau, *Les institutes du droit consulaire ou La jurisprudence des marchands. Deuxième édition augmentée du tiers*, Paris, Gosselin, 1700, t. 2, p. 119

62 J. Savary, *op. cit.*, t. 2, p. 183.

inexcusable⁶³ ? ». En d'autres termes : la responsabilité du commissionnaire s'arrêtait-elle au moment où il avait confié les marchandises au voiturier ou s'étendait-elle à l'ensemble du voyage ? L'auteur rapportait un arrêt du parlement de Flandre d'avril 1765 dans lequel était débattue la responsabilité d'un commissionnaire sur le vol commis sur un voiturier. La cour condamna le commissionnaire à l'indemnisation du vol en suivant l'avis des négociants de Lille, selon lesquels les commissionnaires et les entrepreneurs de voiture étaient responsables des agissements des voituriers. Le choix du voiturier par le commissionnaire étendait donc la responsabilité de ce dernier sur le reste du voyage. Cette conception de la responsabilité du commissionnaire était partagée par les négociants lyonnais et le consulat, qui, dans un mémoire de 1752, écrivait : « si [le marchand] ne reçoit pas de nouvelles de son arrivée dans le temps ou qu'il apprenne qu'elle a été avariée, il sçait qu'il peut s'en prendre au commissionnaire qui est responsable envers luy⁶⁴ ».

III. Les formes de règlement des litiges et la détermination des responsabilités

36. En cas de perte ou de dégradation des marchandises, l'initiative d'une contestation ou d'une procédure judiciaire revenait à leur destinataire. S'il était possible d'éviter le recours aux tribunaux, les règlements extra-judiciaires des litiges n'en étaient pas moins formalisés. La détermination des responsabilités supposait d'évaluer les dommages et d'en examiner les circonstances et les causes. Lorsque l'affaire passait devant le tribunal, les pratiques procédurales observées par les juridictions consulaires occupaient une place centrale dans la redéfinition des responsabilités.

A. Solvabilité, domicile, registres... : des éléments déterminants en cas de litige

37. Dans les mémoires et les requêtes rédigés par les négociants et le consulat de Lyon au sujet des voituriers et des commissionnaires, le recours contre un transporteur en cas d'avarie apparaît comme une préoccupation importante. La possibilité d'être indemnisé ou de se pourvoir en justice contre un transporteur reposait sur des critères qui n'étaient pas que juridiques, ce qui suppose de prendre en compte l'organisation à la fois normative, socio-économique et géographique du marché du transport. On s'appuiera principalement sur des mémoires produits à deux occasions. La première est désormais connue, il s'agit l'affaire qui éclata en 1749 autour de la société Sepolina & Travi, que les négociants et les directeurs de la chambre de commerce de Lyon avaient ardemment défendue. La seconde est la suppression des charges de commissionnaires chargeurs lyonnais par un arrêt du conseil d'État du 12 décembre 1752. Dans un mémoire présenté au conseil, le consulat exposait les avantages des commissionnaires chargeurs pour le commerce et les négociants de Lyon. La démarche fut fructueuse puisque l'arrêt de 1752 ne fut pas appliqué⁶⁵. Les argumentaires déployés mettent en lumière les ressorts de la confiance sur le marché du transport.

38. La solvabilité du transporteur apparaît d'abord comme un critère déterminant pour les recours. La capacité de répondre financièrement et d'indemniser les marchands en cas de difficulté avait été mise en évidence par les négociants lyonnais et la chambre de commerce lors de l'affaire Sepolina & Travi. Au nom de la liberté du commerce, les négociants requéraient que la société génoise, domiciliée à Lyon, ne soit pas assujettie aux mêmes règles que les voituriers forains (i.e. les mulétiers savoyards) concernant l'ordre de départ des voitures. Les négociants revendiquaient le droit de choisir leurs voituriers et « la liberté de remettre [leurs marchandises] à Sepolina et Travy, dont ils connoissent l'exactitude, la fidélité et la

63 J.-N. Guyot, *Supplément au répertoire universel et raisonné de jurisprudence civile, criminelle, canonique et bénéficiale*, Paris, Visse, 1786, t. 6, p. 23-31.

64 « Mémoire sur l'arrêt du conseil d'État du 12 décembre 1752 publié et affiché dans la ville de Lyon le 28 du même mois », s. d. (AML, HH 34).

65 *Ibid.*

solvabilité⁶⁶ ». Les directeurs de la chambre avançaient des arguments similaires. Selon eux, la société Sepolina & Travi avait acquis un avantage indéniable sur les autres voituriers en raison de sa réputation auprès des négociants. Outre la qualité et le faible coût de leurs voitures, la société répondait des vols et des avaries sur les marchandises dont les marchands étaient indemnisés par les voituriers⁶⁷. Pour garantir la liberté du commerce, les négociants devaient avoir le loisir de s'adresser à elle.

39. À côté des capacités financières du transporteur, sa domiciliation importait également en cas de litiges. Un argument des négociants en faveur de la société Sepolina & Travi, on l'a vu, était leur implantation lyonnaise, contrairement aux muletiers savoyards. Des arguments similaires apparaissent dans le mémoire du consulat contre l'arrêt du conseil d'État de 1752. Le consulat exposait les avantages des commissionnaires chargeurs pour le commerce et les négociants de Lyon :

Le marchand et le voiturier ne se connoissent presque jamais, comment le premier osera-t-il confier au second des marchandises d'un prix considérable sans le connoître ny ses facultés, sans sçavoir où il pourra en avoir des nouvelles au moment où il sera sorty des portes de la ville, quel recours aura-t-il contre un homme sans aveü et sans établissement assuré qui souvent n'est qu'un simple valet en qualité de chartier, bouvier ou muletier⁶⁸.

À l'inverse des voituriers, qui étaient pour la plupart étrangers à la ville, les commissionnaires étaient domiciliés à Lyon et connus des marchands. En outre, les commissionnaires étaient expérimentés en matière d'emballage et de chargement des marchandises de valeur (répartition des poids, manutention et protection des marchandises fragiles, etc.). À travers la notion de « facultés », le consulat mettait en évidence la solvabilité des commissionnaires, en comparaison de nombreux voituriers qui possédaient à peine plus que leur équipage. Dans un mémoire de la fin du XVIII^e siècle, les marchands soulignaient également qu'il « était infiniment rare que les commissionnaires ne soient pas en état de répondre des délais, des avaries, de la perte partielle ou totale⁶⁹ ».

40. La tenue de registres par le transporteur offrait enfin des garanties aux expéditeurs et destinataires. Dans son mémoire en faveur des commissionnaires, le consulat soulignait l'avantage que représentait pour les marchands l'obligation pour les chargeurs de tenir des registres de toutes leurs expéditions. Au début du XVIII^e siècle, le consulat avait imposé à plusieurs reprises cette obligation, dont on a vu l'origine fiscale et qui était au départ peu suivie par les commissionnaires. En 1725, un règlement soulignait que les registres devaient également pouvoir servir en cas de difficultés entre les commissionnaires et les marchands ou les voituriers⁷⁰. En principe, les voituriers devaient également tenir un registre des marchandises qui leur étaient confiées, mais cette règle était peu suivie⁷¹, la plupart des voituriers ne sachant ni lire ni écrire.

41. Les argumentaires du consulat et des négociants plaidaient ainsi en faveur des marchands-voituriers, des sociétés de voiture et des commissionnaires, qui présentaient l'avantage d'être solvables, d'avoir une domiciliation certaine et de tenir des registres. Ces critères offraient des garanties pour le voyage lui-même mais aussi en cas de litige. Dans le même temps, les négociants défendaient la liberté des voitures et la possibilité de négocier avec ou sans intermédiaire avec les voituriers. Ils s'opposaient à toute mesure susceptible de faire monter le prix des voyages ou d'instaurer des monopoles. Ces attentes ne sont pas sans

66 « Requête des négociants lyonnais au consulat », 10 mars 1750 (AML, HH 208).

67 « C'est une preuve de leur exactitude et de la satisfaction que l'on a de leurs services, d'ailleurs l'on a éprouvé dans bien des occasions que lorsque par erreur ou par des vols commis dans les routes il s'est trouvé des ballots perdus ou altérés dans le poids ou la quantité, l'on a toujours été indemnisé par les voituriers ». « Avis de la chambre de commerce sur le contenu de la requête présentée par le sieur Bouvier à Messieurs les Prevost des Marchands et Échevins », 21 mars 1750 (AML, HH 208).

68 « Mémoire sur l'arrêt du conseil d'État du 12 décembre 1752 publié et affiché dans la ville de Lyon le 28 du même mois », s.d. (AML, HH 34).

69 « Mémoire sur les rouliers », fin XVIII^e siècle (AD 69, 1C 45), cité dans J. Rouchet, *art. cit.*, p. 122.

70 « Estat des contrées arrestées par M. Perrichon » suivi d'un règlement, 10 avril 1725 (AML, FF 110).

71 A. Laurens, *op. cit.*, p. 18-20.

rappeler les « deux rêves du commerce » identifiés par Jean-Pierre Hirsch, à savoir la liberté et la protection⁷².

B. Constater les dégâts

42. En matière de litiges commerciaux, l'accommodement entre les parties se présentait comme une première possibilité. Par leur nature et leur grande variété, les règlements infra- ou extra-judiciaires des litiges sont difficilement saisissables. Néanmoins, ces possibilités d'arrangement laissent des traces, dans les procès comme dans les archives. Le passage devant un notaire ou un officier public s'avérait souvent nécessaire pour faire constater le dommage et en dresser un procès-verbal, en présence de témoins et d'experts⁷³. Acquérant une valeur juridique, le constat posait les bases d'un éventuel accommodement et offrait la possibilité au demandeur de se pourvoir en justice le cas échéant.

43. Les marchands bénéficiaient d'un délai assez étroit pour contester les marchandises à leur réception, au-delà duquel ils étaient tenus de les prendre à leur compte. S'ils les avaient reçues « volontairement et sans protestation », rappelle le *Style* de la conservation des foires, « ils ont tacitement renoncé à tout ce qu'ils auroient pu leur opposer du chef de la qualité⁷⁴ ». Ce principe s'appliquait pour les contestations entre marchands, mais aussi de marchand à ouvrier ou à voiturier. Ainsi, Rogue, auteur d'une *Jurisprudence consulaire* publiée en 1773, conseille aux marchands de « présenter requête au juge pour qu'il nomme expert » ou, d'établir un procès-verbal devant notaire ou huissier, dès l'ouverture de la balle si la marchandise est défectueuse⁷⁵. De même, Savary recommande aux commissionnaires des rouliers de se trouver à la douane lors du déchargement des ballots de marchandises « pour voir si les ballots, ou caisses sont bien conditionnez pour éviter les difficultez qui pourroient survenir entre les Marchands [...] et les voituriers, s'ils s'en rencontroit quelqu'une de mouillée ou gastée par quelque accident, à quoy les voituriers n'auroient pris garde⁷⁶ ». Aussi les marchands lyonnais faisaient-ils dresser leurs constats par un notaire dans leur magasin ou par le commis au bureau des poids de la ville dès le retrait de leurs marchandises à la douane ou quelques jours après.

44. Les procès-verbaux détaillaient toutes les étapes du constat, du déballage à l'examen des marchandises. Les attestations précisaient lorsque l'ouverture des balles de marchandise avait été faite par le marchand dans son magasin, sans présence de témoins, avant de faire venir un notaire et des experts ou de l'emmener au bureau des poids. Dans le cas contraire, l'ouverture des ballots ou caisses pouvait être précédée d'un premier examen de l'état de l'emballage ou de la caisse, et d'un premier pesage. La pesée pouvait mettre en évidence un écart de poids par rapport à la facture ou à la lettre de voiture et signaler qu'une partie des marchandises avaient été retranchées du ballot, ou encore que les marchandises étaient mouillées et endommagées par l'humidité. Les marchandises étaient ensuite sorties de leur contenant, examinées et éventuellement soumises à une deuxième pesée. L'examen plus ou moins méticuleux devait permettre de déterminer si les marchandises étaient ou non « bien conditionnées ». En se concentrant sur le poids et le conditionnement des marchandises, les attestations faisaient explicitement référence aux lettres de voitures.

72 Sur le discours des négociants demandant à la fois liberté et protection aux pouvoirs publics, voir : J.-P. Hirsch, *Les deux rêves du commerce. Entreprise et institution dans la région lilloise, 1780-1860*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1991.

73 AD 69, BP 3974, « Protêts, attestations, sommations », 1667-1669.

74 « Ce n'est pas une exception legitime aux Marchands de proposer que la marchandise qu'ils ont receuë sans protestation est mal conditionnée, ou fabriquée, & pour cela ils n'en peuvent refuser le prix, ny satisfaire aux pactions intervenuës à ce sujet entre eux & d'autres Marchands, ou qu'ils ont faites avec les ouvriers ou les voituriers, l'ayant receuë volontairement & sans protestation, ils ont ainsi tacitement renoncé à tout ce qu'ils auroient pu leur opposer du chef de la qualité de telles marchandises. La protestation expresse conserve en son entier le droit de celui qui l'a faite ; mais quand il n'a point protesté & qu'il devoit le faire, c'est une presumption qu'il s'est departy du droit qu'il luy estoit libre de se conserver s'il eust voulu. » N. Chorier, *Le stile de la jurisdiction royale établie dans la ville de Lyon et présentement unie au Consulat pour la conservation des privilèges royaux des foires*, Paris, Vitry, 1657, art. 68.

75 Rogue, *Jurisprudence consulaire et instruction des négociants*, Angers, Jahyer, 1773, t. 2, p. 146.

76 J. Savary, *op. cit.*, t. 2, p. 183.

45. Les actes enregistraient de manière précise les gestes réalisés et leur ordre de succession. Une place importante était accordée aux témoins ou aux experts, qui étaient invités à confirmer chaque observation, à toutes les étapes de l'expertise. Le pesage, l'examen de l'emballage, l'ouverture devant témoins puis l'expertise des marchandises constituaient un ensemble de précautions juridiques ritualisées. En effet, l'ouverture des balles pouvait être présentée comme une acceptation tacite des marchandises. En décrivant toute la gestuelle qui entourait l'ouverture, l'acte attestait au contraire des réserves du destinataire. Le demandeur requérait acte de ses protestations de conserver « à son compte » et « à ses risques et périls » la marchandise, et se réservait aussi le droit de faire ce que bon lui semblerait et de se pourvoir en justice contre qui il aviserait. Il pouvait ainsi justifier son refus de recevoir les marchandises et de payer la lettre de voiture. Le demandeur pouvait également décider de vendre les marchandises au compte de l'expéditeur ou d'un tiers, au prix qui avait été estimé lors de l'expertise. L'attestation pouvait enfin servir à entamer une procédure judiciaire.

C. Se pourvoir en justice

46. Les archives du tribunal de la conservation des foires ont conservé de nombreux procès entre marchands et voituriers ou commissionnaires. Ces procès pouvaient être intentés par le marchand pour vol ou avaries, ou par le voiturier en cas de non-paiement du voyage. S'il est difficile de quantifier les procès pour fait de voiture, ils figurent parmi les contestations les plus courantes après les procès pour impayés qui formaient l'essentiel de l'activité du tribunal des foires⁷⁷.

47. Les procès pour avaries entre marchands et transporteurs présentent deux traits procéduraux qui les singularisent des autres affaires traitées par le tribunal : d'une part, la conduite du procès supposait souvent d'assigner de nombreux acteurs qui avaient pris part au transport à un moment ou un autre ; d'autre part, la détermination des responsabilités et l'évaluation du préjudice causé supposait de recourir à des expertises.

1. Un imbroglio de responsabilités : le procès Leclerc contre Demadière (1724-1729)

48. Dans les procès, il fallait aux juges démêler l'imbroglio des responsabilités entre les parties. La pluralité des intermédiaires pouvant intervenir dans le voyage ne facilitait pas cette tâche. La conduite de la procédure supposait de remonter la chaîne des différents acteurs du voyage pour déterminer le rôle qu'ils avaient joué. Lorsque le destinataire des marchandises parvenait à faire assigner le voiturier, celui-ci pouvait ainsi rejeter la faute sur un autre voiturier qui avait effectué une partie du voyage, et l'appeler en assistance de causes. La multiplication des assignations permettait de gagner du temps, allongeait les procès et compliquait la résolution de l'affaire.

49. L'affaire qui opposa de 1724 à 1729 les frères Leclerc, marchands à Lyon, et les sieurs Demadière et compagnie, marchands d'Orléans, est symptomatique de la complexité de ce genre de procès⁷⁸. Les sieurs Demadière agissaient en qualité de commissionnaires dans une transaction entre les frères Leclerc et le sieur Brossard, marchand à Pithiviers (Loiret). Ce dernier leur avait confié l'envoi d'un ballot de dix livres de safran du gâtinais à destination des Lyonnais « par la voye la plus prompte et la plus sûre ». N'ayant rien reçu, les frères Leclerc s'en plaignirent auprès des commissionnaires. Dans leur lettre, ces derniers se disaient surpris et affirmaient que le colis avait bien été envoyé le 24 mars 1724. Une fois reçu le ballot de safran du sieur Brossard, les commissionnaires l'avaient remis à Gentien Gagnier, chargeur public à Orléans, qui l'avait confié ensuite à Claude Gonin, voiturier de Lhôpital (Ain). Après des recherches infructueuses à la douane de Lyon et auprès dudit Gonin, les frères Leclerc assignèrent Demadière et

⁷⁷ J. Vaësen, *La juridiction consulaire à Lyon sous l'Ancien régime : étude historique sur la Conservation des privilèges royaux des foires (1463-1795)*, Lyon, Mougins-Rusans, 1879, p. 144-145 ; M.-J. Dureau, « Le fonds de la Conservation des privilèges royaux des foires de Lyon : historique, apport, description », *Papiers d'industriels et de commerçants lyonnais. Lyon et le grand commerce au XVIII^e siècle*, dir. P. Léon, Université Lyon II, Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise, 6, 1976, p. 3-57.

⁷⁸ Sentence Leclerc, Demadière, Gagnier, 2 janvier 1729 (AD 69, 8B 182).

compagnie devant le tribunal de la conservation pour être condamnés au remboursement des 600 livres que valaient les safrans. Parallèlement, pour « faire plaisir aux demandeurs », les sieurs Demadière avaient fait assigner Gaignier devant les juges et consuls d'Orléans le 22 mai 1724. Gaignier fut renvoyé d'instance, et c'est Gonin qui fut assigné à comparaître à Orléans. Gonin forma opposition et une sentence des juges conservateurs de Lyon le déchargea de l'assignation et défendit aux parties de se pourvoir ailleurs que devant eux.

50. L'imputation de la responsabilité des différentes parties dans la perte des safrans se heurtait à la définition de leur rôle respectif dans le voyage. Les sieurs Demadière faisaient valoir qu'ils « n'avaient fait que fonction de commissionnaires dans le fait dont il s'agissoit » et s'étaient tenus aux ordres qu'ils avaient reçus. La commission dont ils étaient chargés était selon eux limitée à la réception des marchandises envoyées de Pithiviers à Orléans, et à leur envoi depuis Lyon. Ils n'agissaient pas en qualité de commissionnaires de marchandises (achat ou vente), mais exécutaient bien une commission de transport, puisque la destination des safrans était fixée à l'avance. Comme « tous les négociants et commissionnaires d'Orléans », expliquaient-ils dans une requête, ils avaient confié les marchandises à Gaignier. Les fonctions de Gentien Gaignier étaient quant à elles similaires à celles d'un commissionnaire chargeur lyonnais, d'après les informations données par des négociants d'Orléans dans un certificat du 27 janvier 1725. Gaignier exerçait son métier de chargeur public dans le faubourg Bannier d'Orléans chez un hôtelier où s'arrêtaient les voituriers en provenance de Lyon. Il ramassait les colis dans les magasins des marchands et s'occupait de faire charger les voitures en partance pour Lyon. Dans le même temps, Gaignier « marchandait sur la place », semble-t-il à son propre compte⁷⁹. À cela, les sieurs Demadière ajoutaient que « c'estoit led. Gaignier qui indiquoit le nom des rouliers auxquels il avoit donné des marchandises et qui alloit chercher chez les marchands les lettres de voiture ». Pour les sieurs Demadière, la responsabilité du choix du voiturier reposait donc sur Gaignier seulement.

51. Après cinq ans d'atermoiements, le tribunal prononça un jugement le 2 janvier 1729. Il était dit qu'avant de rendre droit aux parties, les sieurs Demadière et compagnie devaient mettre en cause Claude Gonin dans un délai d'un mois, faute de quoi le procès serait jugé en l'état. Faute d'avoir trouvé la sentence définitive, l'issue du procès ne nous est pas connue. Il est possible qu'aucun jugement dernier n'ait été prononcé et qu'une forme de compromis ait été trouvée entre les parties. L'affaire témoigne de la difficulté du droit à saisir la plasticité des fonctions et des pratiques dans des catégories juridiques définies. L'ambivalence de la notion de commission entraînait des compréhensions divergentes entre les acteurs sur la responsabilité qu'ils devaient assumer. L'envoi d'une certification faite devant notaire par les négociants d'Orléans témoigne du besoin des juges de s'informer sur les personnes et les rôles qu'elles jouent, mais aussi de tenir compte des particularités, des règles et des usages locaux.

2. La responsabilité des dommages au crible de l'expertise

52. La procédure sommaire en vigueur dans les tribunaux consulaires amenait les juges à s'intéresser à la nature des choses et des faits⁸⁰. Cette attention est manifeste dans le recours aux expertises dans la procédure⁸¹. Le *Style* de la cour de la conservation estimait que l'usage des rapports d'expert était « extrêmement nécessaire » et par conséquent « fréquent », notamment pour reconnaître la qualité des

79 « Certificat donné par plusieurs négociants de la ville d'Orléans le 27 janvier 1725 [...] portant que Gaignier étoit chargeur de charrettes chez le sieur Jean Denis, hôtelier du Cigne, fauxbourg Bannier dudit Orléans, chez lequel Denis logeoient ordinairement les rouliers de Lyon, que la fonction dud. Gaignier de chargeur faisoit qu'il marchandait sur la place, alloit dans les magasins chercher les voitures pour Lyon, faisoit enlever des magasins des marchandises qu'il y avoit marchandé et les faisoit conduire par des camions chez led. Denis où se chargeoient les marchandises ramassées par la ville sur les charrettes des rouliers lyonnais » (Sentence Leclerc, Demadière, Gaignier, AD 69, 8B 182).

80 S. Cerutti, « Faits et « faits judiciaires ». Le consulat de commerce de Turin au XVIII^e siècle », *Enquête*, 7, 1999.

81 Sur les expertises judiciaires, voir : G. Calafat, « Expertises et tribunaux de commerce », *Hypothèses*, 14, 1, 2011, p. 141-154 ; S. Soleil, « Recherche du lien de causalité et appréciation du dommage dans les expertises civiles angevines des XVII^e-XVIII^e siècles », communication aux Journées internationales de la Société d'Histoire du Droit « La Responsabilité », Université de Tours François Rabelais, 1^{er}-4 juin 2017.

marchandises. Les experts, commis d'office ou choisis par les parties, devaient être éclairés et expérimentés dans l'art dont il était question⁸².

53. Les expertises conduisaient à un examen approfondi du produit, de sa facture, de son emballage et de son conditionnement. Les dommages étaient évalués et les pertes financières estimées en fonction de l'importance des dégâts (bris, mouillure, pourriture, etc.). Les experts pouvaient à l'occasion dresser un état des marchandises. Y étaient consignés la marque imprimée sur les colis, leur contenu, le poids des marchandises, leur prix et leur valeur estimée compte tenu des dégradations observées. L'inventaire évaluait pour chaque caisse ou ballot la part des marchandises bien conditionnées et des marchandises défectueuses. Le rapport proposait finalement une estimation totale des pertes, ou un taux d'indemnisation de la valeur de l'ensemble en fonction de la proportion des dégâts.

54. Le recours à l'expertise permettait également de déterminer l'origine des dégâts et, partant d'en attribuer la responsabilité à l'une des parties. En 1670, le marchand lyonnais Cesar Mogniat fit la commande d'onze tonneaux de sucre à la veuve George & Delamare. Les marchandises devaient être voiturées sur la Loire depuis Orléans jusqu'à Roanne par Philippe Ozanne, voiturier orléanais. À Roanne, elles étaient réceptionnées par Gabriel Charretier, marchand commissionnaire, pour être ensuite conduite à Lyon par voie de terre. À l'arrivée des marchandises à Roanne, Charretier fit ouvrir les tonneaux pour vérifier le contenu des tonneaux. En tant que commissionnaire, Charretier devait en effet s'assurer que les marchandises étaient « bien conditionnées » comme indiqué sur la lettre de voiture. Constatant des défauts, il en fit dresser un procès-verbal, retint le salaire du voiturier et fit conduire les marchandises chez leur destinataire. Bien qu'informé du procès-verbal par Charretier, César Mogniat fit assigner le commissionnaire pour faire un rapport des dommages. Charretier assigna à son tour le voiturier en assistance de cause⁸³.

55. Un nouveau rapport fut réalisé pour déterminer les causes des dégâts. Les quatre experts, tous marchands, se réunirent dans la boutique de Mogniat, rue de l'Enfant-qui-pisse. La visite des tonneaux mit en évidence que les pains de sucre, « rompus et surpris de quelques taches d'humidité », étaient « composés d'une matière moyenne et d'un raffinage qui n'est [pas] de bonne cuitte ». La mauvaise qualité des pains de sucre, jugeaient les experts, « contribue en la plus grande partie du mauvais estat où ils se trouvent ». Le mauvais conditionnement était dû à une malfaçon, et n'avait été qu'accentué par les dégâts du transport qui avaient réduit une partie du sucre « en castonade »⁸⁴.

56. La sentence du 7 juin 1670 condamna Mogniat à payer les 159 livres 7 sols de frais de voiture à Ozanne, après déduction de 39 livres pour les dégâts provenus de la mouillure⁸⁵. La décision des juges révèle le rôle crucial des expertises dans l'imputation des responsabilités en cas d'avarie. Un enjeu déterminant des expertises était précisément de distinguer les dommages qui étaient causés par le voyage et les « vices occasionnés par la chose elle-même », dont le voiturier ne pouvait être tenu. Dans le même temps, les experts ne se contentaient pas d'examiner les marchandises, mais ils énonçaient et se référaient à des normes définissant la *bonne condition* d'une marchandise. La mise en cause de tel ou tel acteur ne reposait donc pas seulement sur le respect des clauses des contrats de voiture, mais aussi sur *ce qui se fait d'ordinaire dans le commerce*.

Conclusion

82 N. Chorier, *op. cit.*, art. 118-119.

83 Ordonnance, affaire Mogniat, Charretier, Ozanne, 7 juin 1670 (AML, FF 257).

84 Rapport, affaire Mogniat Charretier, Ozanne, 6 juin 1670 (AML, FF 257).

85 Sentence, affaire Mogniat, Charretier, Ozanne, 7 juin 1670 (AML, FF 257).

57. L'objet de cet article était d'explorer les différents dispositifs normatifs, juridiques et pratiques mis en œuvre sur une place marchande pour régler les litiges en matière de transport de marchandises. Le monde des voitures était hétérogène du point de vue des conditions socio-économiques et des provenances géographiques. La création par les autorités municipales de fonctions réglementées d'intermédiaires sur le marché des voitures devait, entre autres, permettre de faciliter la rencontre en marchands et voituriers. Les commissionnaires jouaient un rôle clé sur le marché du transport en raison de la confiance qu'on leur accordait. Ils répondaient à une demande des marchands, soucieux d'avoir des garanties sur la fiabilité des transporteurs et des possibilités de recours en cas de litige. Le recours à ces intermédiaires n'a fait qu'augmenter au XVIII^e siècle. La charge s'éloignait progressivement d'un statut strictement public, proche de celui des courtiers, pour être assimilée au régime de la commission. La réglementation, le droit et la jurisprudence des tribunaux ont progressivement entériné cette évolution. Bien que la définition de la responsabilité des commissionnaires restait incertaine, elle était de plus en plus étendue à l'ensemble des événements du voyage. Envisager le marché du transport à la fois d'un point de vue socio-économique et d'un point de vue juridique permet ainsi de mieux comprendre les possibilités de recours offertes aux destinataires contre les transporteurs. De fait, « répondre des événements du voyage » était aussi une question de réputation, de solvabilité, de domiciliation et d'organisation technique.

58. En cas de contestations, marchands ou voituriers pouvaient se tourner vers les tribunaux consulaires ou leur équivalent. La particularité des litiges portant sur le voyage des marchandises tient à la pluralité des acteurs et des intermédiaires en présence, ainsi qu'à la distance qui les éloigne et tend à allonger et complexifier le déroulement des procédures. L'attitude des juridictions consulaires témoigne d'un certain pragmatisme et d'une attention, propre à la procédure sommaire, aux circonstances particulières des transactions, aux fonctions des acteurs, à la nature et à l'origine des dommages causés aux marchandises. L'expertise avait une fonction centrale, avant et pendant la procédure, pour déterminer qui devait supporter la responsabilité financière des dommages ou des pertes et jusqu'à quel montant. La définition juridique de la responsabilité respective des parties prenantes – expéditeurs, voituriers et commissionnaires – offrait une base sur laquelle dire le droit dans les contentieux. Toutefois, l'essentiel se résolvait dans la confrontation des parties, par la prise en compte des règles locales et l'expertise des marchandises endommagées.

59. En matière de transport terrestre, le Code de commerce de 1807 se donna pour but de simplifier la législation et de substituer des principes clairs à « une jurisprudence douteuse et diverse⁸⁶ » et « qui variait dans plusieurs tribunaux⁸⁷ ». Les dispositions étaient contenues dans le titre VII du Code, « Des commissionnaires », qui comprenait une deuxième section sur les « commissionnaires pour les transports par terre et par eau » et une troisième sur les « voituriers ». Le Code définissait une chaîne de responsabilité qui liait l'expéditeur ou l'acquéreur, le commissionnaire et le voiturier en même temps qu'un lien de subordination entre les deux derniers. Le commissionnaire de transport était ainsi garant des avaries et des pertes et devait répondre des voituriers⁸⁸. Le voiturier était responsable devant le commissionnaire, ou l'expéditeur s'il avait traité directement avec lui⁸⁹. Le commissionnaire de transport était considéré comme les autres commissionnaires, et non plus comme agent public. En conséquence, il était tenu par les obligations du *commerçant* d'avoir des livres journaux et des registres en règle⁹⁰. En cas de contestation, l'expertise était au cœur de la procédure de recours offerte au récepteur dans les tribunaux de commerce⁹¹. Malgré ses silences et imperfections⁹², le code de 1807 opérait une clarification du droit et entérinait les adaptations juridiques, réglementaires et procédurales du dernier siècle de l'Ancien Régime.

86 « Discours prononcé par M. Regnault de Saint-Jean-d'Angély, rapporteur du Conseil d'état à la séance du Corps législatif du premier septembre 1807 », A. Maugeret, *Législation commerciale de l'Empire français, ou Code de commerce commenté*, vol. I, « Commerce intérieur », Paris, Capelle et Renand, 1808, p. 15.

87 « Discours prononcé par M. Jard-Panvilliers, orateur du Tribunat, à la séance du Corps législatif du 10 septembre 1807 », *Ibid.*, p. 27.

88 Code de commerce de 1807 (désormais C. com. 1807), art. 97-99.

89 C. com. 1807, art. 103-105 et leur commentaire dans : *Ibid.*, p. 255-256.

90 C. com. 1807, art. 96 et 102. Sur la qualité de commerçant du commissionnaire, voir : *Ibid.*, p. 234.

91 C. com. 1807, art. 106.

92 J. Hilaire, *Introduction historique au droit commercial*, Paris, PUF, 1986, p. 123 et seq.

Benoît SAINT-CAST

Doctorant, Université Lyon 2 Lumière, LARHRA (UMR 5190)
ATER, Université Polytechnique des Hauts-de-France
stcast.benoit@gmail.com