

GAZETTE DES TRIBUNAUX

JOURNAL DE JURISPRUDENCE ET DES DÉBATS JUDICIAIRES.

BUREAUX

RUE HARLAY-DU-PALAIS, 2
 au coin du quai de l'Horloge
 à Paris.

FEUILLE D'ANNONCES LÉGALES

ABONNEMENT
 PARIS ET LES DÉPARTEMENTS
 Un an, 72 fr.
 Six mois, 36 fr.—Trois mois, 18 fr.
 ÉTRANGER :
 Le port en sus, pour les pays sans
 échange postal.



(Les lettres doivent être affranchies.)

Sommaire.

JUSTICE CIVILE. — Cour de cassation (chambres réunies):
 Compagnies de chemins de fer; feuilles d'expédition;
 timbre.
 JUSTICE CRIMINELLE. — Cour de cassation (ch. crimin.).
 Bulletin : Algérie; Conseil de guerre; indigène; pour-
 voi en cassation; non-recevable. — Délit de chasse; ar-
 rêt; défaut de motifs. — Cour d'assises de l'Ain : As-
 sassinat.
 TRAGE DU JURY.
 CHRONIQUE.
 VARIÉTÉS. — Explication sommaire du livre I^{er} du Code
 Napoléon et des lois accessoires.

JUSTICE CIVILE

COUR DE CASSATION (chambres réunies).

Présidence de M. le premier président Troplong.

Audiences des 27 et 28 mars.

COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. — FEUILLES D'EXPÉDITION.
 — TIMBRE.

(Voir la Gazette des Tribunaux du 29 mars.)

Les feuilles d'expédition ou feuilles de route que les compa-
 gnies de chemins de fer remettent à leurs agents, et qui
 ne sont jamais vues ni par l'expéditeur ni par le destina-
 taire, ne présentent pas les caractères légaux de la lettre
 de voiture; ce sont de simples pièces d'ordre et de complai-
 sance intérieure, non soumises à l'impôt du timbre.

Nous publions aujourd'hui le texte de l'arrêt que les
 chambres réunies de la Cour ont rendu, le 28 mars der-
 nier, sur cette importante question; nous le faisons pré-
 céder d'un exposé que nous empruntons au rapport de
 M. le conseiller Bresson, des systèmes respectivement
 soutenus par l'administration de l'enregistrement et par
 la compagnie du chemin de fer. Mais, avant tout, il con-
 vient, croyons-nous, d'expliquer ce que sont les feuilles
 d'expédition, et le rôle qu'elles jouent dans le mécanisme
 complexe de nos grandes entreprises de chemins de fer :

Lorsque l'expéditeur apporte à la gare un colis à trans-
 porter, il lui est délivré un récépissé indiquant la marque
 ou le numéro, la nature et le poids de ce colis. Le récé-
 pissé est fourni à l'expéditeur en exécution de l'article 50
 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui prescrit, en
 outre, la délivrance d'une lettre de voiture, s'il y a lieu.

En même temps que le chef de gare remet un récépissé
 à l'expéditeur, il inscrit les colis sur le livre d'entrée ou
 d'expédition, dans l'ordre de leur arrivée. C'est ce regis-
 tre, tenu conformément à l'article 50 de l'ordonnance de
 1846 qui, avec le reçu délivré à l'expéditeur, fait titre
 contre la compagnie.

Au départ de chaque train, le chef de la station donne
 au conducteur autant de feuilles de route ou d'expédition
 qu'il y a de stations à desservir, et non pas qu'il y a de
 colis à transporter.

Chaque feuille est une formule imprimée qui contient
 une copie littérale de l'enregistrement, fait sur le registre
 d'entrée, des colis en destination d'une station.

La feuille donnée au conducteur reste entre ses mains
 jusqu'à l'arrivée du train à la station destinataire. Là, il
 la remet au chef de la station, qui contrôle à l'instant même
 les indications qu'elle porte avec les colis qui lui sont
 laissés, établit ainsi l'identité et garde la feuille.

Le train repart. Le chef de la station transcrit sans dé-
 lai la feuille d'expédition sur un livre des arrivages, puis
 il s'occupe de faire la livraison.

S'il s'agit d'une livraison en gare, les colis sont indi-
 qués sur un livre de sortie à mesure que les destinataires
 viennent en prendre livraison. Ce livre présente une co-
 lonne d'arrivages où doit figurer le récépissé du destina-
 taire.

S'il s'agit d'une livraison à domicile, les colis sont ins-
 crits sur le livre de factage; l'employé qui porte chez les
 destinataires, et leur présente ce livre, qu'ils émettent de
 leur signature pour décharger la compagnie.

On voit quelle est en définitive la destination des feuil-
 les d'expédition : elles ont pour but de faire connaître à
 la station destinataire les colis que lui adresse la station
 expéditrice; et comme le registre d'entrée ne peut voyager
 avec les colis, elles transmettent à chaque station une co-
 pie de ce registre, pour servir à la rédaction du livre de
 sortie ou de factage.

Sont-ce là des lettres de voiture? En est-ce du moins
 l'équivalent? Telle était la question litigieuse. M. le con-
 seiller Bresson a commencé en ces termes son analyse de
 l'instruction écrite :

L'administration de l'Enregistrement et des Domaines em-
 ploie comme moyens de cassation ceux qui ont été consignés
 et développés dans son mémoire amplifié devant la chambre
 des requêtes. Nous allons essayer d'en placer l'analyse fidèle
 sous les yeux de la Cour.

La demanderesse invoque d'abord les dispositions générales
 des articles 1 et 12 de la loi du 13 brumaire an VII, consi-
 stant dans l'impôt du timbre. L'article 1^{er} soumet au timbre tous
 les papiers destinés aux actes civils et judiciaires et aux voi-
 tures qui peuvent être produits en justice et y faire foi. L'ar-
 ticle 12 développant le même principe, assujéti au droit de
 timbre établi en raison de la dimension, tous les papiers à
 employer pour les actes et instances soit publics, soit privés,
 savoir : pour les actes des notaires, ceux des huissiers, etc.
 et expéditions soit publics, soit privés, devant ou pouvant
 faire titre, ou être produits pour obligation, décharge, justi-
 fication, demande ou défense.

Il permet seulement aux parties de se servir de telle dimension
 de papier timbré qu'elles jugeront convenable, sans être tenues
 d'employer exclusivement celui d'un franc. — Il n'exempte
 de l'obligation de se pourvoir de lettres de voiture timbrées
 que les propriétaires faisant conduire par leurs voituriers et
 leurs propres domestiques ou fermiers les produits de
 leurs récoltes. — La loi des Finances des 11 20 juin 1842,
 disposant dans le même sens, veut : « que les lettres de
 voiture et les connaissements ne puissent être rédigés que
 sur du papier fourni par l'administration, ou sur du papier
 timbré à l'extraordinaire et frappé d'un timbre sec et
 noir. » — Enfin parallèlement à ces lois, un décret du pou-
 voir exécutif (1), rendu pour assurer la stricte observation de
 la loi et la rentrée de l'impôt, charge les préposés des dou-
 nes et de l'octroi de se faire représenter les lettres de voiture
 ou connaissements de toutes marchandises dont le transport
 se fait par terre ou par eau, — de vérifier si ces actes sont
 écrits sur papier timbré. — En cas de contravention, de dresser
 des procès-verbaux, etc.

Après cet exposé des textes législatifs, la demanderesse
 s'attache à mettre en lumière les décisions de la jurisprudence.
 Elle cite en premier lieu six arrêts, dont le premier, de la
 Chambre des requêtes, et les cinq autres de cassation, de la
 chambre civile (D. 1846, 1, 318), aux dates du 17 avril 1848
 (D. 1848, 1, 84), 10 juillet 1849 (D. 1849, 1, 238), 7 juin 1853
 (D. 1853, 1, 204), 14 février 1854 (D. 1854, 1, 77), 2 mai 1854
 (Id., 1, 253). Elle y réunit encore deux arrêts plus anciens du
 13 messidor an IX et du 2 brumaire an X prononçant aussi cas-
 sation, et rendus sur les conclusions conformes de Merlin, qui
 les cite avec ses conclusions mêmes, aux Questions de droit,
 1^{re} Lettre de voiture.

Mais une remarque commune s'étend à ces huit arrêts. Ils
 sont intervenus dans les circonstances du roulage et de la
 messagerie ordinaires. Toutes les espèces sur lesquelles ils
 ont porté montrent un voiturier ou roulier qui avait été
 trouvé nanti de papiers, écrits ou lettres de voiture accom-
 pagnant un chargement. Sur les uns manquait la signature de
 l'expéditeur et du voiturier; les autres étaient présentées
 comme doubles d'un original envoyé par la poste; celles-ci
 n'indiquaient pas le nom du voiturier; celles-là avaient omis
 le prix du transport, le délai dans lequel il devait effectuer,
 l'indemnité pour cause de retard, et vous avez cassé les juge-
 ments qui, par le motif que ces écrits ne constituaient que de
 simples bulletins ou de simples factures, et un acte incomplet
 et inachevé, les avaient affranchis du timbre et refusé de pro-
 noncer les amendes encourues.

La raison principale et dominante de chacun de vos arrêts,
 c'est que, bien que les articles 101 et 102 du Code de com-
 merce déterminent les formes et les énonciations ordinaires du
 contrat commercial appelé lettre de voiture, ces énonciations
 ne sont pas constitutives et prescrites à peine de nullité; que
 toutes les fois que dans un acte ou un écrit on retrouve ce
 qu'il y a de substantiel dans la lettre de voiture, c'est-à-dire
 les conditions du transport de marchandises à opérer d'un
 lieu à un autre, la lettre de voiture existe au moins au regard
 de la loi de l'impôt du timbre; que pour l'exécution rigou-
 reuse des dispositions de cette loi il n'y a pas d'ailleurs à se
 préoccuper de la valeur que peut avoir l'écrit comme contrat
 respectivement aux parties, si, par exemple, il manque de
 signature ou de stipulation sur le prix de la convention,
 toutes formes auxquelles il peut être facilement suppléé par
 les preuves ordinaires en matière commerciale.

Après ces premières décisions de la jurisprudence, dont nous
 avons pris soin d'indiquer la véritable portée, la demande-
 resse s'appuie encore, elle s'appuie avec une grande force sur
 deux arrêts de rejet de la chambre des requêtes des 5 mai
 1846 et 24 juin même année (D. 1846, 1, p. 142 et 319), ren-
 dus dans des circonstances singulièrement analogues avec
 celles du procès actuel. Dans le premier, il s'agissait en effet
 de la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen (2), et de
 bulletins d'expédition saisis sur ses préposés. Le Tribu-
 nal de Nantes, considérant que ces bulletins tenaient lieu de
 lettres de voitures et qu'ils renfermaient les principales énon-
 ciations de l'article 102 du Code de commerce, les avait dé-
 clarés soumis au timbre, et ordonné le paiement de l'amende.
 La chambre des requêtes, dans son arrêt, visa la loi du 13
 brumaire an VII, celle des 10-21 juin 1842, et, partant de ce
 point de fait admis par le jugement, que les bulletins conte-
 naient les principales dispositions de la lettre de voiture, no-
 tamment le nom de l'expéditeur, celui du destinataire, la na-
 ture de la marchandise qu'il contenait, de plus la signature
 ou le paraphe (ce qui est la même chose) de l'agent de la com-
 pagnie, c'est-à-dire de la compagnie elle-même à la fois com-
 missionnaire et voiturier; elle déclare la loi bien appliquée, et
 rejette.

Dans le second arrêt, il s'agissait également de factures de
 transport dont se servait la compagnie du chemin de fer
 d'Orléans, et qui avaient été saisies au nombre de cinq sur ses
 préposés accompagnant un train de marchandises. La cham-
 bre des requêtes, reconnaissant de nouveau, avec le jugement
 attaqué, que dans ces factures se rencontraient les caractères
 essentiels de la lettre de voiture, notamment la date, la nature
 et le poids des objets à transporter, le nom de l'expéditeur,
 le nom du destinataire, le numéro et le prix de la voiture,
 voit une bonne application de la loi dans l'assimilation qui a
 été faite de ces factures de transport avec des lettres de voi-
 ture. Elle ajoute que, quant aux autres conditions, omises à
 dessein sur ces pièces, pour les soustraire à l'exécution des
 lois sur le timbre, c'est un moyen de dissimulation et de
 fraude qui doit être réprimé, et elle rejette.

La demanderesse insiste, on le comprend, sur l'identité à
 peu près complète qui se révèle ici. A ses yeux, les feuilles
 d'expédition d'aujourd'hui ne sont autres que les bulletins
 d'expédition dont parle le premier arrêt, que les factures de
 transport dont s'occupait le second. Elle ajoute que, si l'on ne
 trouve plus aux feuilles saisies dans le procès ni la signature
 ni le paraphe, soit de la compagnie, soit de l'un de ses agents,
 c'est que la compagnie de Paris à Rouen et au Havre, avertie
 par le premier arrêt, a voulu, par une dissimulation que la
 jurisprudence condamne, enlever ce signe, auquel on aurait
 pu reconnaître la lettre de voiture.

La demanderesse examine ensuite quelques objections tirées
 par les défendeurs de ce que ni le Code de commerce ni les
 décrets spéciaux du 16 messidor an XIII et du 3 janvier 1809
 n'imposent pas la lettre de voiture comme obligatoire; de ce que
 les parties n'ont ainsi aucun intérêt à faire fraude à la loi;
 de ce que la plupart des cahiers de charges des compagnies,
 celles d'Orléans à Bordeaux, de Paris à Lyon, par exemple, et
 l'article 50 de l'ordonnance réglementaire du 13 novembre
 1846, sur la police et l'exploitation des chemins de fer, mou-
 trent la lettre de voiture comme toujours facultative de la
 part de l'expéditeur ou du commissionnaire; de ce qu'enfin,
 avec ces grandes administrations préposées au fonctionnement
 des chemins de fer, la lettre de voiture perd toute son utilité,
 puisque les compagnies n'opèrent plus qu'avec leur matériel
 et leurs propres agents.

La demanderesse répond d'abord sur ce dernier point que
 la jurisprudence, notamment l'arrêt du 17 avril 1848 (D.,
 1848, 1, 84 déjà cité), a pros crit la distinction qu'on élève;
 qu'en l'avant invoquée, un effet, pour les commissionnaires de
 roulage, propriétaires de leurs voitures et de leur matériel,

et n'agissant que par des voituriers et préposés attachés à
 leurs maisons; que l'article 2 du décret du 3 janvier 1809
 n'admet qu'une seule exception en faveur des propriétaires
 faisant conduire par leurs voituriers, domestiques ou fermiers
 les produits de leurs récoltes, et qu'il faut rester strictement
 dans les termes de cette exception. Quant à la question de
 savoir si la lettre de voiture est obligatoire ou facultative, la
 demanderesse pouvait la regarder comme indifférente. Il ne
 s'agit pas d'examiner si la compagnie pouvait se dispenser
 de créer des lettres de voiture ou des écrits qui en tiennent
 lieu; ces écrits existent; quoique dépourvus de signatures,
 rattachés comme ils le sont, par des liens étroits, aux regis-
 tres de la compagnie, ils prouvent tout ce que prouverait la let-
 tre de voiture, ils en remplissent l'objet; ils sont dès lors,
 comme elle, soumis au tribut.

La demanderesse s'attache encore à établir qu'elle ne force
 point, comme les défendeurs le lui ont reproché, les sens des
 dispositions générales de l'article 12 de la loi du 13 brumaire
 an VII. Ces dispositions s'étendant à tout ce qui peut devenir
 preuve ou faire titre devant les Tribunaux. Tous les papiers et
 écrits n'ont pas sans doute à leur origine ce caractère, par
 exemple, les lettres missives. Mais des lettres de voiture ou
 les papiers et écrits qui les remplacent, préparés à l'avance
 pour devenir l'instrument du contrat, doivent non pas éven-
 tuellement et accidentellement, mais préalablement même à
 leur confection, recevoir la formalité du timbre. C'est en ce
 sens que l'aurait soutenu Merlin, Voyez (Questions de droit, 1^{re}
 Lettre de voiture, ch. 1^{re}). Du reste, selon la demanderesse, bien
 que la disposition générale de l'article 12 de la loi de bru-
 maire an VII soit favorable au pourvoi, ce pourvoi est surtout
 fondé sur les textes qui assujétissent spécialement au timbre
 les lettres de voiture.

En terminant la demanderesse réfute cette appréciation, a-
 mise par le jugement attaqué, que les feuilles saisies ne se-
 raient que des extraits des livres d'entrée de la compagnie,
 que, suivant l'organisation de celle-ci, elles ne passent que
 par les mains de ses préposés et agents, qu'elles ne sont ja-
 mais remises ou aux expéditeurs ou aux destinataires, qu'elles
 constituent simplement des pièces d'ordre et de comptabilité
 intérieure. Selon la demanderesse, peu importe la qualifica-
 tion qu'il plaît à la compagnie de donner à ces feuilles. Elles
 ont le caractère, la nature de lettres de voiture. Elles en pro-
 duisent les effets, elles ne peuvent dès lors échapper à la loi
 du timbre. Elles sont si bien lettres de voiture, qu'à la pre-
 mière sommation faite aux conducteurs, elles ont été produites
 comme telles. La demanderesse, enfin, ne s'arrête pas davan-
 tage à l'objection qu'on va précéder aux intérêts généraux
 du commerce, si l'on fait porter l'impôt du timbre sur cette
 foule d'articles enregistrés et transportés par les chemins de
 fer, pour des prix qui, le plus souvent, comme cela est dé-
 montré au procès, n'excèdent pas 50 ou 60 centimes. A ses
 yeux, les intérêts du Trésor ne peuvent être ainsi subordon-
 nés à ceux des particuliers et des compagnies de chemins de
 fer, et elle demande en conséquence la cassation du jugement
 attaqué, pour violation de l'article 12 de la loi du 13 bru-
 maire an VII, des articles 1 et 2 du décret du 3 janvier 1809,
 et des articles 6 et 7 de la loi de finances des 10 20 juin 1842.

Abordant ensuite les moyens de défense proposés au
 nom de la compagnie du chemin de fer et ses agents
 poursuivis au procès, M. le conseiller continue ainsi qu'il
 suit son analyse :

Le Mémoire, dit-il, retrace en premier lieu les faits, les
 diverses phases du procès, les arrêts ou jugements successi-
 vement rendus. Le premier texte qui s'offre ensuite à la discus-
 sion est l'article 12 de la loi du 13 brumaire an VII, et sur-
 tout son paragraphe final, qui assujéti au timbre de dimen-
 sion généralement tous actes et écritures, extraits, copies et
 expéditions, soit publics, soit privés, devant ou pouvant faire
 titre et être produits pour obligation, décharge, justification,
 demande ou défense. La compagnie défenderesse ne conteste
 pas le sens absolu et à peu près illimité de ces termes.

N'y aurait-il pas la loi spéciale du 6 prairial an VII, le dé-
 cret du 3 janvier 1809, et les articles 6 et 7 de la loi de fi-
 nances des 10-20 juin 1842, les lettres de voiture seraient
 nécessairement comprises dans une disposition aussi générale,
 et comme telles soumises au timbre. Mais ce que l'on combat,
 ce sont les conséquences ultérieures que la régie entend tirer
 du principe posé par la loi. Elle évite d'abord, en vain, de
 s'expliquer catégoriquement. La base de son système, c'est que
 l'usage des lettres de voiture n'est pas pour les compagnies de
 chemins de fer facultatif, mais obligatoire. C'est en ce sens
 qu'elle interprète le décret du 16 messidor an XIII, et cepen-
 dant quelle est la portée de l'article 1^{er} de ce décret? Pour as-
 surer la perception du timbre, il investit les préposés des
 douanes et de l'octroi du droit de se faire représenter à l'en-
 trée, les lettres de voiture, connaissements de toutes mar-
 chandises transportées par terre ou par eau, et de vérifier s'ils
 sont écrits sur papier de 4 franc. Il ne va pas plus loin. Il
 n'impose pas aux voituriers la nécessité d'avoir des lettres de
 voiture. Seulement, s'ils en ont, ils doivent les exhiber.

Le décret du 3 janvier 1809 n'est pas plus topique. Il dit
 en résumé : « Les lettres de voiture s'ont timbrées; les par-
 ties y employent de telle dimension un papier qu'elles ju-
 geront convenable, sans être tenues de ne se servir que de ce-
 lui de 4 franc. Les propriétaires qui font transporter par leurs
 voituriers les produits de leurs récoltes ne seront pas assujé-
 tis à se pourvoir de lettres timbrées. » Delà, au principe de
 la lettre de voiture obligatoire, il y a loin.

La compagnie défenderesse ajoute que si ce principe fiscal
 existait, il serait dépourvu de toute sanction; car ce que punit
 le décret de messidor an XIII, ce n'est pas l'absence de lettres
 de voiture, mais la présence ou la représentation de lettres
 qui n'ont pas été soumis à un timbre.

Du reste, dit encore la compagnie défenderesse, s'il faut dé-
 montrer que le législateur n'a jamais entendu rendre obliga-
 toire pour les chemins de fer l'usage de la lettre de voiture,
 les preuves abondent. En 1844, lorsque le projet de loi de l'é-
 tablissement du chemin de fer de Nîmes à Montpellier est dis-
 cuté à la chambre, un amendement voulait faire déclarer la
 lettre de voiture obligatoire, il est repoussé, et l'article est ré-
 digé en ces termes :

« Une lettre de voiture sera délivrée à l'expéditeur, sur sa
 demande. »

L'article 26 du cahier des charges du chemin de fer d'Orléans
 à Bordeaux portait : « Toute expédition de marchandises dont le
 poids, sous un même emballage, excédera 20 kilo-
 grammes sera constaté par une lettre de voiture dont un exem-
 plaire restera aux mains de la compagnie, et l'autre aux
 mains de l'expéditeur. »

Mais, sur les observations de M. Binau, la disposition sui-
 vante devient l'article 27 : « La lettre de voiture mentionnée
 dans le dernier paragraphe de l'article précédent ne sera dé-
 livrée que sur la demande de l'expéditeur. »

Des articles analogues ont été introduits dans les cahiers de
 charges des autres chemins de fer, notamment l'article 40 du
 cahier de fer de Lyon. L'équivoque n'est donc pas possible.
 La théorie de la régie sur la lettre de voiture obligatoire a
 été repoussée. Les chambres, saisies de la question, l'ont tran-
 chée dans un sens favorable à la liberté des transactions com-
 merciales, à l'industrie des transports, et surtout favorables à
 l'expéditeur et au destinataire. Sur qui retomberait, en défi-
 nitive ce supplément de frais? Il est un dernier texte invo-

qué cependant par la régie, et qui ne combat pas avec moins
 de force son système, c'est l'article 50 de l'ordonnance régle-
 mentaire des 13-21 novembre 1846 (1847, D. I. 25), sur la po-
 lice de sûreté et l'exploitation des chemins de fer. Que dit en
 effet cet article? Il exige des compagnies, pour tous les expé-
 diteurs, la même exactitude, la même célérité, sans tour de
 faveur et suivant l'ordre d'enregistrement, avec parfaite éga-
 lité dans les prix. Le troisième paragraphe ajoute : « Un récé-
 pissé devra être délivré à l'expéditeur, s'il le demande, sans
 préjudice, s'il y a lieu, de la lettre de voiture. Le récépissé
 énoncera la nature et le poids des colis, le prix total du trans-
 port, et le délai dans lequel ce transport devra être effectué. »
 Puisque la lettre de voiture ne se délivre que s'il y a lieu et
 sur demande exprimée, n'est-il pas évident que, quand ni la
 compagnie ni l'expéditeur ne veulent se constituer de titre
 écrit entre leurs mains, ils sont libres, et faculté entière leur
 est laissée? Mais si la disposition est purement facultative,
 comment ne deviendrait-elle pas extrêmement difficile aux Tri-
 bunaux de croire à des fraudes tentées pour éluder la loi?

En dernière analyse aussi, la régie, abandonnant en partie
 sa théorie, finit par dire qu'il importe peu que la compagnie
 soit ou non obligée de faire des lettres de voiture. Ce qu'il y a
 de certain, c'est qu'elle en fait, et en voulant les soustraire
 au timbre, elle a commis la contravention et violé la loi. C'est
 ici, répond la compagnie défenderesse, qu'il y a lieu d'exami-
 ner la nature, les caractères, le but des papiers ou écrits
 saisis.

Elle vient soutenir, avec l'autorité des trois jugements ren-
 dus déjà au procès, que ces papiers ou écrits, ne sont pas,
 ne peuvent pas être des lettres de voiture. La Cour de cassa-
 tion a elle-même entrevu l'importance que s'attachait à la
 question de forme, car le défaut de signification de pièces tou-
 tes semblables à celles saisies, et qui avaient été produites
 comme démonstration, a entraîné l'annulation du jugement
 du Tribunal de la Seine. Or, comment la loi définit-elle la
 lettre de voiture? Elle dit, article 101 du Code de commerce,
 que la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur
 et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le
 voiturier. L'article 102 indique ensuite les énonciations qu'elle
 doit contenir. Mais si les feuilles saisies, ces dix-huit feuilles
 d'expédition, base des poursuites, n'ont jamais été destinées
 à devenir l'instrument d'un contrat entre l'expéditeur, la
 compagnie et le destinataire, ou s'expliquera qu'elles man-
 quent de la condition essentielle de tout contrat, la signature.
 Le contrat est, un concours de volontés, qui produit un lien
 de droit entre les parties. Dans les pièces saisies, il n'y a au-
 cun concours de volontés entre la compagnie d'une part, l'ex-
 péditeur et le destinataire de l'autre, aucun lien de droit,
 aucune partie contractante. La compagnie défenderesse, pour
 se faire bien comprendre, a regardé comme indispensable
 d'expliquer ce que sont les feuilles d'expédition, et le rôle
 qu'elles jouent dans le mécanisme compliqué de nos grandes
 entreprises de chemins de fer. Il y a ici des détails techni-
 ques, pour lesquels nous devons nous en remettre à la
 Cour, et que nous ne pouvons puiser que dans la lecture même
 d'un court passage du mémoire. (M. le conseiller donne lecture
 de ce passage.)

Il y a parfaite identité entre ces feuilles, dit la compagnie
 défenderesse, et les feuilles de route des conducteurs des mes-
 sageries. Celles-ci ont été, par une décision ministérielle du 7
 nivose an VIII, exemptées du timbre, et le motif de cette
 exemption a été que ces feuilles de route constituaient uni-
 quement des ordres donnés par les administrateurs des mes-
 sageries à leurs conducteurs. (Essard, Dic. tonnaire de l'En-
 registrement, 1^{re} Lettres de voiture.) Les feuilles d'expédition
 ne sont pas destinées à faire titre pour l'expéditeur qui ne les voit
 pas, qui ne les connaît même pas, qui a son récépissé, ni pour
 la compagnie qui a ses registres sur lesquels le destinataire
 signe la décharge. Elles seraient tout au plus le titre de la
 compagnie contre l'agent qu'elle prépose au transport. En ef-
 fet, elles servent de guide au conducteur du train. Par elles,
 il sait le nombre de colis dont il est chargé. Il en passe en-
 suite la responsabilité au chef de la station d'arrivée, qui à
 son tour trouve sa décharge dans la signature du destinataire
 sur le livre de sortie ou de factage. Voilà le seul but de ces
 feuilles. C'est un élément d'ordre intérieur, une facilité pour
 le service de cette armée d'agents et d'employés attachés à
 toute compagnie de chemin de fer.

On se demande dès lors à bon droit, entre l'expéditeur, le
 commissionnaire et le destinataire, contre qui et pour qui ces
 feuilles font titre, quel est le contrat dont elles sont l'instru-
 ment, et quel est l'intéressé dont la signature est absente?
 On comprend que lorsque dans l'état des faits incontestablement
 appréciés par le Tribunal de Rouen, la Cour de cassation, par
 son arrêt du 3 janvier 1853, avait vu dans les pièces saisies
 des pièces ayant la destination et l'usage de lettres de voi-
 ture, elle ne se soit pas arrêtée à l'absence de signature, et y
 ait trouvé un contrat parfait entre l'expéditeur et la compa-
 gnie. Mais lorsque le juge du fait déclare souverainement
 qu'elles ne sont que des papiers domestiques en quelque sorte
 et des éléments de comptabilité intérieure, l'absence de si-
 gnature ne peut plus être une fraude à la loi. Elle est le
 signe caractéristique que la pièce ne comporte ni la forme ni
 les conditions essentielles de la lettre de voiture, et par consé-
 quent n'est pas soumise au timbre. Dans ce sens, dès lors
 aussi, il importe peu que l'arrêt de 1853 dise encore que
 la signature pourrait être au besoin suppléée par d'autres preu-
 ves qui rattacheraient à l'expéditeur ou au commissionnaire
 le fait de l'expédition, notamment la corrélation, constatée
 dans le premier jugement attaqué, entre les écrits saisis et le
 registre tenu par la maison d'expédition conformément à l'ar-
 ticle 102 du Code de commerce. Il ne peut plus être utile de
 rechercher la raison probante d'une lettre de voiture irrégu-
 lière en la forme, aujourd'hui que le juge du fait a déclaré
 que les feuilles d'expédition ne sont pas des lettres de voiture.
 Faut-il s'arrêter davantage à cette articulation avancée par
 la Régie, que les agents de la compagnie auraient exhibé leur
 feuille comme lettre de voiture? Une telle déclaration eût-elle
 été faite, ne pourrait-elle pas être démentie par la vérité est
 que ses agents ont fait insérer leurs protestations aux procès-ver-
 baux, et soutenu que les feuilles étaient de simples feuilles de
 conducteurs, ne servant qu'à ceux-ci.

En finissant, la compagnie défenderesse regarde comme
 complètement inapplicable les arrêts du 13 messidor an IX, et
 2 brumaire an X, rendus sur les conclusions de M. Merlin,
 dis qu'il est établi qu'il ne s'agit pas ici de lettres de voiture.
 Elle soutient qu'elle n'a pas davantage à contredire les arrêts
 des 5 mai 1846, et 18 juillet 1849, dans lesquels il était ques-
 tion de feuilles signées ou paraphées, ni ceux des 17, 24 juin
 1846, 17 avril 1848 et 7 juin 1853, qui tous reconnaissent
 dans les écrits, sur lesquels portait le débat, les caractères
 constitutifs et la destination de la lettre de voiture. Elle dé-
 clare enfin, pour observation dernière, qu'elle peut admettre
 avec la Régie, que l'article 12 de la loi du 13 brumaire an
 VII, dans son sens absolu, assujéti au timbre tous les écrits
 dont la destination est de servir de titres et qui ne sont créés
 que dans ce but dès l'origine. Mais il lui paraît de toute im-
 possibilité d'imprimer ce caractère aux feuilles d'expédition
 dont se sert la compagnie de chemin de fer. Si elles devaient
 un jour devenir titre contre le conducteur qui n'en a pas la
 responsabilité, et si elles étaient produites en justice, elles
 seraient alors, comme écritures privées sous comprises
 dans les dispositions générales de la loi de brumaire, soumises
 au timbre à l'extraordinaire, ainsi que le veut l'article 30 de

(1) Du 16 messidor an XIII.
 (2) Celle même qui est en procès aujourd'hui.

cette loi.

M. le conseiller Bresson termine son rapport par les observations qui suivent :

Telle est l'analyse exacte des moyens respectifs des parties. La Cour jugera. Elle reconstruit par elle-même tout d'abord une de ces questions souvent agitées sur la nature, l'étendue et les limites de ses hautes attributions, et qui ont leurs côtés ardu et délicats. Ses arrêts ont plusieurs fois, et dans des occasions solennelles, posé en principe : « Que la Cour de cassation a le droit d'apprécier le mérite des arrêts et jugements lorsque ces arrêts et jugements déterminent le caractère des contrats dans leurs rapports avec les lois qui en assurent la validité ; qu'il serait contraire au but de son institution qu'elle doût s'abstenir d'annuler ces arrêts et jugements, lorsqu'ayant donné de fausses qualifications aux contrats, et les ayant placés dans une classe à laquelle ils ne devaient pas appartenir, ils les auraient affranchis des règles spéciales auxquelles ils étaient soumis, ou les auraient soumis à des règles qui ne pouvaient pas leur être appliquées. » (Arr. des ch. réunies du 26 juillet 1823) (D. 1823, 1, 318) Merlin, au Répert., v. Société, sect. 2, § 3, art. 2; Tullier, t. 6, n° 193, 194; arr. du 13 juillet 1835 (D. 1835, 1, 393).

C'est surtout en matière d'enregistrement et des lois d'impôt que ce principe a été revendiqué et appliqué d'une manière rigoureuse, et qu'il a été reconnu constamment « que la qualification donnée par les parties à un acte, ne peut, au préjudice des droits du fisc, en changer la nature; que la Cour de cassation, pour apprécier ces actes, comme soumis aux droits, peut entrer dans l'examen de leurs clauses, et se baser sur les faits qu'ils établissent. » (Daloz, Dict. gén., v. Cassation, art. 6, § 8, n° 717 et suiv.), arr. 19 novembre 1834, 4 avril 1835, 4 février 1839.

Par son premier arrêt, du 3 janvier 1833, rendu dans l'affaire même, la Cour est largement entrée dans cette voie. Devant un jugement qui, en l'absence de quelques-unes des énonciations et de quelques-unes des formes de la lettre de voiture, déclarait que la lettre de voiture n'existait pas, la Cour a relevé dans les constatations mêmes du jugement, des dispositions et des clauses qui lui ont paru substantielles à la lettre de voiture, et elle a cassé, en reconnaissant l'existence de la lettre de voiture.

Mais lors de ce premier arrêt on a pu faire jaillir des appréciations de la teneur contenues dans le jugement même la violation de la loi qui l'a fait. Aujourd'hui on se trouve en présence d'une décision qui, par une dérogation sèche et peut-être calculée, s'est bornée à dire : de l'examen des dix-huit écrits saisis, il résulte que ces écrits ne constituent point des lettres de voitures ni des actes destinés à équivaloir à des lettres de voiture ou à en tenir lieu, mais bien de simples pièces d'ordre ou de comptabilité intérieure, qui, par conséquent, ne sont pas assujetties à l'impôt du timbre.

La Cour sera-t-elle arrêtée par ce laconisme affecté ? Lui sera-t-il interdit d'entrer dans l'examen des écrits, de leur forme, de leurs énonciations et de leurs clauses principales ? Ce sera le premier point que la Cour aura à décider. La compagnie défenderesse au pourvoi, tout en laissant entrevoir l'objection, n'y a pas autrement insisté. Elle a de plus d'elle-même soumis à une appréciation approfondie les dix-huit écrits saisis. Elle a prodigué sur leur forme, leur nature, leur but, les développements de fait, pour en conclure qu'elles ne peuvent en aucun titre revêtir les caractères, procurer les effets et engendrer les obligations réciproques de la lettre de voiture. Si c'est là le véritable terrain de la discussion, il est évident que le champ d'une appréciation contraire doit rester libre et entièrement ouvert.

Noir rapport est terminé.

Après ce rapport, les avocats de la cause, M. Moutard-Martin pour l'administration; M. Paul Fabre et Devaux pour la compagnie, développent les systèmes dont l'analyse vient d'être présentée.

M. le premier avocat-général de Marnas prend ensuite la parole, et conclut à la cassation du jugement attaqué.

Mais la Cour, contrairement à ces conclusions, a rejeté le pourvoi par l'arrêt dont la teneur suit :

« Oui, en son rapport, M. Bresson, conseiller; M. Moutard-Martin pour l'administration de l'enregistrement et des Domaines, demanderesse en cassation; M. Fabre et Beauvois-Devaux pour la compagnie du chemin de fer, défenderesse, en leurs observations; et M. le premier avocat-général de Marnas en ses conclusions;

« Après en avoir délibéré en la chambre du conseil :

« Attendu, en droit, que la lettre de voiture ne saurait exister sans une convention intervenue entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier; que c'est ce qui résulte de l'article 101 du Code de commerce; que, de plus, il est de l'essence de ce contrat que ladite lettre soit adressée au destinataire à qui le voiturier doit la présenter;

« Attendu que l'on ne rencontre dans les dix-huit feuilles d'expédition dont il s'agit au procès aucun de ces caractères ni aucune de ces conditions; qu'il est prouvé par les documents acquis de la cause et par les nouveaux éclaircissements qui en ont précisé le sens, que ces feuilles d'expédition ne sont que des pièces de comptabilité intérieure pour la compagnie du chemin de fer de l'Ouest; qu'elles ne sont pas destinées à sortir des mains de ses agents et à être produites aux tiers; que, d'une part, elles ne sont pas dressées sur la demande des expéditeurs, lesquels y restent entièrement étrangers; que, d'autre part, elles ne sont jamais produites aux destinataires; qu'ainsi, et les sont tout autre chose que la lettre de voiture; qu'elles n'en renferment ni par équipolence, ni autrement, les éléments constitutifs; qu'elles n'en ont pas l'objet et ne sauraient en atteindre le but;

« Que si le système de la Régie était admis, on ferait arbitrairement résulter le contrat de lettre de voiture, non du concours de deux ou plusieurs volontés, mais d'un acte purement unilatéral, et qu'on l'imposerait aux parties malgré elle et à leur insu;

« Qu'il est cependant certain, tout au moins en ce qui concerne l'industrie des chemins de fer, que la lettre de voiture n'est pas une forme obligatoire de la convention de transporter des marchandises; qu'elle n'en est qu'une forme facultative; que l'expéditeur peut en choisir une autre, et, par exemple, donner la préférence à un simple récépissé à lui délivré par la compagnie; que telles sont les dispositions formelles de l'article 50 de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846, ainsi que de toute la législation sur les chemins de fer et des cahiers de charges des compagnies;

« Attendu que ces dispositions et, par suite, l'option qu'elles autorisent, demeurent sans valeur, si l'on devait nécessairement assimiler les feuilles d'expédition à des lettres de voiture; qu'en effet, ces feuilles étant toujours indispensables pour accompagner le chargement et prévenir les erreurs de comptabilité, il arriverait qu'il y aurait lettre de voiture dans tous les cas, et alors même que les parties, usant de leur droit, n'en auraient pas voulu; qu'une telle conséquence est inadmissible;

« Que, dès lors, en décidant que les dix-huit écrits saisis constituent, non point des lettres de voiture, ni des actes destinés à équivaloir à des lettres de voiture ou à en tenir lieu, mais bien de simples pièces d'ordre, et de comptabilité intérieure, le Tribunal de Versailles, loin de violer aucune loi, a fait au contraire une saine appréciation des faits de la cause et une juste application des principes de la matière;

« Par ces motifs,

« La Cour rejette le pourvoi de l'administration de l'Enregistrement et des Domaines contre le jugement du Tribunal civil de Versailles, en date du 6 décembre 1853; condamne la demanderesse à l'indemnité envers les défendeurs et aux dépens liquides, etc. »

JUSTICE CRIMINELLE

COUR DE CASSATION (chambre criminelle).

Présidence de M. Vaisse.

Bulletin du 5 avril.

ALGERIE. — CONSEIL DE GUERRE. — INDIGÈNE. — POURVOI EN CASSATION. — NON-RECEVABLE.

En Algérie, les indigènes condamnés par les Conseils de guerre pour crime commis en territoire militaire, sont

non-recevables à se pourvoir en cassation contre les décisions émanées de ces juridictions.

Arrêt qui déclare non-recevable le pourvoi en cassation formé par Mohamed-Ouali-ben-Abdallah, condamné à la peine de mort, par décision du 2^e Conseil de guerre d'Oran, du 25 février 1860, pour assassinat.

M. V. Foucher, conseiller-rapporteur; M. Martinet, avocat-général, conclusions conformes; plaidants, M^{es} Maulde et Demay, avocats désignés d'office.

DELIT DE CHASSE. — ARRÊT. — DÉFAUT DE MOTIFS.

L'arrêt qui, ayant statué sur une prévention de délit de chasse, acquitte le prévenu en se bornant à déclarer « que le délit de chasse n'est pas justifié, » viole l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, et encourt la cassation pour défaut de motifs; cet arrêt, en effet, ne met pas la Cour de cassation à même d'apprécier si c'est en fait ou en droit que le délit de chasse n'existe pas.

Cassation, sur le pourvoi de Jean Cassaigne, de l'arrêt de la Cour impériale d'Agen, chambre correctionnelle, du 11 janvier 1860, qui a acquitté le sieur Drème de la prévention de délit de chasse.

M. Le Serurier, conseiller-rapporteur; M. Martinet, avocat-général, conclusions conformes; plaidants M^{es} Duboy pour le sieur Cassaigne, et M^{es} Laborde pour le sieur Drème.

La Cour a, en outre, rejeté les pourvois :

- 1^o De Antoine Vasseur, condamné par la Cour d'assises de l'Oise à huit ans de travaux forcés, pour vol qualifié; — 2^o De Joseph Lichère (Haut-Rhin), vingt ans de travaux forcés, vol qualifié; — 3^o De François Briller (Sartre), six ans de travaux forcés, vol qualifié; — 4^o De Jean-Marie Halé (Loire-Inférieure), quinze ans de travaux forcés, incendie; — 5^o De Jean-Joseph Malescot (Loire-Inférieure), travaux forcés à perpétuité, attentats à la pudeur; — 6^o De Jean-Baptiste Bili (Eure-et-Loir), travaux forcés à perpétuité, meurtre; — 7^o De Cossien-Louis Bonnot (Loire-Inférieure), quinze ans de travaux forcés, fausse monnaie; — 8^o De Nicolas Mabeu (Eure-et-Loir), vingt ans de travaux forcés, vol qualifié; — 9^o De Pierre-François Primeau (Loire-Inférieure), dix ans de réclusion, attentat à la pudeur; — 10^o De Benoît Guittard (Rhône), huit ans de travaux forcés, vol qualifié; — 11^o De Thérèse Stourm (Seine), cinq ans de réclusion, vol domestique; — 12^o De François-Charles Gouron (Loire-Inférieure), vingt ans de travaux forcés, vol qualifié; — 13^o De Louis-Théodore Saulay (Sartre), travaux forcés à perpétuité, viol sur sa fille; — 14^o De Malin-Merlin et Friche (Isère), dix ans de réclusion, vol qualifié; — 15^o De Mathias Fresch (Haut-Rhin), dix ans de réclusion, incendie; — 16^o De Charles Lefèvre (Loire-Inférieure), huit ans de travaux forcés, faux; — 17^o De Simon Lefèvre (Eure-et-Loir), neuf ans de réclusion, coups et blessures; — 18^o De Joseph Gutlin (Loire-Inférieure), dix ans de travaux forcés, incendie; — 19^o De Louis-François Saffré (Loire-Inférieure), six ans de réclusion, tentative de vol; — 20^o De Eloi-François Cadot (Oise), quinze ans de travaux forcés, vol qualifié.

COUR D'ASSISES DE L'AIN.

Présidence de M. Rieussec, conseiller.

Première session de 1860.

ASSASSINAT.

L'affluence est énorme; le prétoire, l'enceinte réservée au public, tout est comble, et ce n'est qu'à grand-peine que les huissiers, les sentinelles de serv e peuvent obtenir le silence. C'est qu'il s'agit d'une grave affaire; d'une affaire dont les différentes phases se sont accomplies à Bourg même. Chacun les connaît, mais on veut voir se dérouler en Cour d'assises les diverses scènes de ce crime audacieux.

Il s'agit de l'assassinat du marchand de grains Ronjon.

M. Bonafos, substitut du procureur impérial, est au siège du ministère public; M^{es} Martin, avocat, au banc de la défense.

L'accusé se nomme Gabriel Donnin; il est enfant de la Charité de Bourg, âgé de trente-cinq ans, ouvrier tourneur à Saint-Claude. D'une taille moyenne, Donnin n'a pas l'air d'un de ces assassins dont la perversité se lit sur leur physionomie.

Voici les principaux faits de cette grave affaire :

« Le 2 novembre dernier, d'après l'acte d'accusation, le nommé Jacques Ronjon, marchand de grains à Vieux-le-Petit, vint à Bourg pour ses affaires. Après avoir fait ses achats à la grenette, il retourna vers six heures du soir à l'auberge du sieur Pinot pour y souper. A ce moment un étranger entra aussi dans cette maison et prit place à la même table que Ronjon. La conversation s'engagea pendant le repas, après lequel Ronjon proposa à l'étranger et au sieur Pinot d'aller prendre ensemble le café dans un établissement voisin. Après le café on but de la bière et l'on sortit. Ronjon et son commensal restèrent ensemble et Pinot s'en retourna chez lui.

« L'étranger proposa alors à Ronjon de l'accompagner au-delà du Bastion, chez une personne à qui il avait à parler. Ronjon accepta cette proposition, et en passant devant le café du sieur Charnay, les deux compagnons y entrèrent et y firent de nouvelles libations.

« Il pouvait être dix heures au moment où, sortant de cet établissement, ils se dirigèrent sur le bastion. Quand ils furent arrivés dans un endroit obscur, Ronjon se vit brusquement attaqué par son compagnon, qui, sans lui adresser une seule parole, lui porta un coup de couteau vers la région épigastrique. Quoique grièvement blessé, Ronjon eut encore la force de repousser son agresseur et de crier « au voleur ! à l'assassin ! » A ces cris l'étranger prit aussitôt la fuite, et Ronjon, recueillant toutes ses forces, arracha le couteau resté dans la plaie, et redescendit en ville dans un café près de l'endroit où il avait été frappé. On le porta à l'hôtel du sieur Pinot, et plus tard à l'hôpital, où tous les soins lui furent prodigués, mais inutilement. Il succomba le 6 novembre.

« Pendant qu'on donnait les premiers soins à Ronjon, à l'auberge Pinot, l'étranger semblait épier du dehors ce qui se passait à l'intérieur de la maison, et, sur un propos de la dame Pinot qui l'avait aperçu, il prit la fuite.

« Les gendarmes et les sergents de ville de service se mirent à sa poursuite et finirent par l'atteindre près du faubourg de Mâcon. On constata qu'en fuyant il avait jeté des papiers. On les recueillit, et ils apprirent que l'individu arrêté se nommait Gabriel Donnin.

« Interrogé sur la blessure faite à Ronjon, Donnin reconnut en être l'auteur; mais il s'efforce que c'était par suite d'une provocation. Il répète les mêmes allégations à l'audience. En tous cas, Ronjon affirmait le contraire sur son lit de mort, et l'accusation ne put que se ranger de son côté, lorsqu'elle eut connaissance du passé de Donnin.

« Donnin a subi deux condamnations dans le département du Jura. Il ne parle que de conteaux; à Saint-Claude, on le craint, on le redoute, et ses camarades d'atelier viennent déposer de plusieurs propos sanguinaires avancés par lui. De plus, sa conduite n'est pas à l'abri de tout reproche sous le rapport moral. »

Après la lecture de l'acte d'accusation, M. le président procède à l'interrogatoire de l'accusé, qui nous réablitsons dans son ensemble.

M. le président : Vous êtes arrivé dans la matinée du 2 novembre à Bourg; qu'avez-vous fait ?

L'accusé : Je suis allé à la mairie chercher les papiers nécessaires pour me marier; on me dit de déposer de l'argent et de repasser à deux heures, j'y retournai, en effet, M. le maire n'était pas encore venu...

D. L'accusation présume que vous êtes allé à la grenette, que vous y avez vu Ronjon payant sa marchandise, que vous êtes entré chez l'aubergiste Pinot, et que vous vous êtes mis à la table de Ronjon ? — R. Je ne suis pas allé à la grenette je ne me suis mis à la table de Ronjon, que parce qu'on m'a dit de m'y mettre. J'allais au contraire me mettre à une autre table pour me faire servir à souper.

D. Une fois à table, vous avez lié conversation avec Ronjon; vous lui avez offert du vin; il vous en a offert, et quand il a payé sa dépense, n'avez-vous pas vu son argent ? — R. Ronjon n'a point sorti d'argent à table.

D. Après souper, vous êtes allé avec Ronjon et Pinot au café Morand; vous avez donné un faux nom au sieur Pinot, pourquoi cela ? — R. Je n'ai pas donné un faux nom dans l'intention de mal faire; je n'avais pas de passeport, et je pensais être plus tranquille en agissant ainsi.

D. Au café Morand, vous avez bu du café et des liqueurs payés par Ronjon ? — R. Nous avons pris trois tasses que Ronjon a en effet payées; nous avons ensuite fait servir deux cruches de bière que j'ai payées moi-même, puis nous sommes retirés.

D. Vous avez dû voir la bourse de Ronjon, chez Morand ? — R. Non, monsieur.

D. Pinot vous a quitté en sortant de chez Morand, et au lieu de rentrer avec lui, vous êtes allé à Ronjon : « Comme j'ai une personne à voir au-delà du Bastion, voulez-vous m'accompagner ? » — R. Je n'ai pas dit cela.

D. Ronjon consentit à votre demande, et lorsque vous fûtes près du café Charnay, vous avez dit à votre compagnon : « Gel i que nous cherchons doit se trouver ici, entrons-y. » Vous vous apercevez qu'il n'était pas assez tard pour accomplir vos desseins ? — R. Je n'ai pas parlé de cela.

D. Chez Charnay, vous avez bu une bouteille de vin blanc, et vous avez insisté pour en boire une seconde, puis de l'eau-de-vie. Ronjon a consenti, mais il a voulu payer, et d'ors vous avez vu qu'il prenait dans sa bourse une pièce d'or pour avoir de la monnaie. — R. Je n'ai pas vu sa bourse.

D. Un témoin affirme qu'il est impossible que vous ne l'avez point vu ?

L'accusé répond par les plus vives dénégations.

D. A dix heures vous êtes sorti de chez Charnay pour aller sur le Bastion ? — R. C'est Ronjon qui a proposé d'y passer.

D. Mais non, c'est vous qui l'avez invité à le faire. — R. Non, je n'avais personne à voir.

D. Un témoin affirme que vous n'étiez pas ivre, que vous vous connaissiez très bien. Ronjon, au contraire, commençait à sentir l'effet du vin. Vous êtes sorti parfaitement d'accord de chez Charnay. Comment la scène du Bastion s'est-elle passée ? — R. Nous n'étions pas ivres à tomber. En arrivant sur le Bastion, je voulais satisfaire à un besoin; Ronjon en fit autant, derrière moi. Sentant qu'il me mouillait, je lui en fis l'observation. Il la reçut mal, et m'empoigna. Est-ce pour tout de bon ? que je lui dis. — Oui, me répond-il. Il me lance une bourrade; je lui en donne une autre qui le jette sur un banc. Mais il se relève, en disant : Je vais te corriger. Moi, je m'en allais...

D. Ce que vous dites là est nouveau, je vous arrête : vous avez prétendu d'abord que Ronjon vous avait dit : Vous n'êtes pas un homme, vous; vous n'êtes pas fort; qu'une querelle s'en était suivie, puis un coup de pied, puis le coup de couteau. Continuez. — R. Ronjon m'ayant en effet donné un coup de pied à la jambe, je pris mon couteau et le lui lançai en le lâchant; je m'en allai après cela.

M. le président donne lecture du récit fait par Ronjon de cette même scène.

Il en résulte que Donnin l'aurait conduit sur la promenade, et qu'arrivé vers un point très obscur, celui-ci aurait simulé un malaise, l'aurait pris par-dessous le bras droit, et lui aurait dans cette position porté un coup de couteau.

D. Quand vous avez entendu crier Ronjon, vous avez eu peur et vous avez fui ? — R. Il m'a poussé aucun cri; je n'avais pas peur parce que je n'avais pas eu de mauvaise intention en le frappant.

D. Si, vous l'avez frappé pour le voler. — R. Oh ! non ! M. le président rapproche tous ces faits des propos relevés par l'information à la charge de l'accusé. Ce rapprochement excite de longues rumeurs dans l'auditoire.

D. Quand vous êtes revenu chez Pinot, pourquoi ne rentriez-vous pas ? Vous cherchiez à établir un alibi ? — R. Non, ce n'est pas pour cela.

D. Lorsqu'on vous a mené en prison, le gardien qui vous accompagnait vous dit : Vous êtes bien malheureux d'avoir donné un coup de couteau à cet homme. Et vous lui répondez : Si cet homme vient à mourir, ça me fera du tort. (Sensation.)

Après les dépositions des témoins, la parole est donnée à M. le procureur impérial.

L'organe du ministère public passe tout d'abord en revue les antécédents de l'accusé, qu'il montre en dernier lieu vivant en concubinage, à Saint-Claude, avec une personne qui, comme lui, a déjà eu des démêlés avec la justice. Il arrive ensuite aux faits qui amènent Donnin devant la Cour d'assises de l'Ain.

Il relève et met en évidence toutes les charges qu'il recueille l'information; compare la version de Ronjon, prêt à descendre dans la tombe, à celles de Donnin qui, interrogé quatre fois, donne quatre récits différents, et en vient à établir que l'accusé avait bien l'intention de donner la mort à Ronjon, et que s'il l'assassinait c'était pour le voler.

On ne peut donner la mort à quelqu'un, a dit M. le procureur impérial, que par passion, par vengeance, par colère, ou par cupidité. Dans le cas qui nous occupe, ce n'est que le dernier de ces mobiles que nous rencontrons.

Le ministère public voit l'intention de donner la mort dans le faux nom que prend Donnin, dans la profondeur de la blessure, dans la partie où la blessure a été faite. Il trouve aussi des preuves suffisantes pour établir la préméditation.

En terminant son réquisitoire, M. le procureur impérial voit toute l'impossibilité d'accorder à l'accusé des circonstances atténuantes. Il ne trouve rien pour disposer en sa faveur. S'il est devenu méchant, c'est qu'il l'a bien voulu; il n'a jamais eue les bons exemples qu'on a cherché à lui donner dans son enfance. La société, au reste, réclame des exemples sévères pour rassurer les familles. Depuis trois mois, six assassinats ont été commis dans nos environs, et il est temps d'y mettre un terme en appelant toute la rigueur des lois sur la tête des coupables.

Cet énergique et solide réquisitoire laissait peu de chance de réussite à la défense, et il ne fallait rien moins que l'habileté de M^{es} Martin pour lutter avec succès contre cette vigoureuse argumentation.

En commençant son plaidoyer, M^{es} Martin demande quel est son client. Gabriel Donnin est un enfant du hasard; abandonné de ses parents, il n'a point eu les conseils de la famille; il a donc été conduit, en quelque sorte, par la fatalité jusqu'à la Cour d'assises.

Abordant à son tour les faits relevés dans l'acte d'accusation, l'habile défenseur prend un à un les arguments du ministère public, et les combat par des arguments non moins solides. D'abord on ne saurait s'appuyer sur les antécédents de

l'accusé pour établir sa culpabilité.

Rien dans sa conduite antérieure n'indique une perversité complète. Ses condamnations ne sont motivées que par des vols purs et simples. Les propos qu'on lui prête ne sont que sérieux, le témoin qui les rapporte ne se les rappelle presque pas. Il est vrai que lorsqu'il est ivre, Donnin parle avec une prolixité aujourd'hui; mais de sang froid c'est un bon garçon.

Preuant ensuite son client dans la journée du 2 décembre, le défenseur le suit pas à pas, de la mairie au greffe, de la mairie, où il doit venir chercher des papiers nécessaires à l'existence. Mais, selon son avocat, Donnin n'a pas été à la mairie, c'est là une présomption de la part du ministère public, qu'il faut admettre en pareille cause.

Les arguments les plus logiques et les plus serrés sont ensuite développés par M^{es} Martin, pour prouver que son client n'avait ni prémédité de tuer Ronjon, ni de le voler. D'abord s'il avait eu l'intention de commettre un crime, il n'aurait point payé son coucher à l'auberge; il n'y serait point venu. Et après avoir donné le coup à Ronjon, il ne se serait point enfui. Les assassins-voleurs n'abandonnent point ainsi leur victime.

L'avocat voit ensuite une négligence regrettable relativement à la blessure faite à la jambe de Donnin par Ronjon. C'est le 2 qu'il l'a reçue, et ce n'est que dix jours après qu'on l'a constaté.

Enfin, de toute cette affaire, on ne sait rien que par Ronjon et Donnin, qui font des versions contradictoires. Doit-on supposer que le premier dit les choses comme elles se sont passées ? Il était assez excité pour faire une déclaration à côté de la vérité et croire qu'elle était exacte. Il se contredit, tre versions différentes, mais donne dans chacune des détails plus circonstanciés.

Trouvons-nous dans tout cela, demande le défenseur, la lumière nécessaire pour établir une complète culpabilité ? Non, il y a quelques doutes, de l'obscurité, mais il n'est pas permis d'aller plus loin. Vous ne verrez donc là qu'un meurtre pur et simple, c'est là mon dernier mot, et, je crois, le mot vrai de l'affaire.

L'auditoire a suivi avec une grande attention ces luttes de la parole, et M. le président lui-même s'est plu, dans son remarquable résumé, à féliciter « le jeune magistrat, déjà plein de talent, qui avait soutenu l'accusation avec tant de verve et de solidité, » ainsi que l'avocat, « une des gloires du barreau de Bourg, » qui avait si bien rempli la tâche qui lui était confiée.

Le jury ayant rapporté un verdict affirmatif, mitigé par des circonstances atténuantes, Donnin a été condamné par la Cour aux travaux forcés à perpétuité.

TRAGÉDIE DU JURY.

Voici la liste des jurés désignés par le sort pour les assises de la Seine qui s'ouvriront le lundi 16 du courant, sous la présidence de M. le conseiller Mariel :

- Jurés titulaires : MM. Groul, avocat, rue des Grands-Augustins, 3; Zéro, entrepreneur de peinture, rue du Dragon, 29; Bellaguet, rentier, rue Neuve-Saint-Paul, 8; Bellier de la Chavignerie, rédacteur à la justice, rue de Parme, 10; Datarac, vétérinaire, à Montrouge; Gally, régisseur, aux Tuilleries; Durand, propriétaire, boulevard Beaumarchais, 86; Gilbert, négociant, rue de la Verrerie, 70; Wenz, avocat, rue de l'Université, 40; Lepage, propriétaire à Neuilly; Lucot, négociant, boulevard Beaumarchais, 38; Quantin, pharmacien, rue de Chabrol, 19; Cercel, ancien agent de change, cité Cléry; Duhaud-Dertz, propriétaire, rue de la Vierge-Estrapade, 3; Maillet, négociant, boulevard du Temple, 70; Flamand, négociant, rue Albouy, 1; Féré, négociant, rue Neuve-Saint-Eustache, 30; Raufry de la Bajonnière, colonel retraité, rue Ledot-Mauroy, 8; Lemaire, docteur en médecine, boulevard du Temple, 41; Debayn, négociant, rue du Faubourg-Saint-Martin, 186; Lebel, notaire, à Saint-Denis; Drevet, propriétaire, à La Villette; Puech, colonel retraité, rue du Faubourg-Saint-Honoré, 178; Vincent, membre de l'Institut, rue Sainte-Jacques, 236; Lejandre, épicer, rue Sainte-Croix-de-la-Bretonnerie, 23; Philippe, rentier, rue du Marche-aux-Chèvres, 20; Fouquet, négociant, boulevard de Strasbourg, 19; Gavet, avocat, rue de la Madeleine, 57; Cuvillier, propriétaire, à La Villette; Taconet, fabricant d'équipements militaires, rue de Grenelle-Saint-Germain, 22; Himouy, commissaire-priseur, passage Saunier, 8; Lelièvre, ma chand de salure, rue de la Grande-Truanderie, 36; Alexandre, rentier, boulevard Beaumarchais, 7; Gouffroy, propriétaire, à Villejuif; Malgras, boulanger, rue du Faubourg-Saint-Denis, 84; Guillaum, avocat, rue Saint-Anne, 27.

Jurés suppléants : MM. Flobert, armurier, boulevard de Strasbourg, 10; Boudaud, propriétaire, à Batignolles; Montguy, négociant, place de la Bourse, 8; de Rouhic de Maupas, employé au ministère de l'Intérieur, rue de Coude, 16.

CHRONIQUE

PARIS, 5 AVRIL.

La Patrie publie la dépêche suivante :

Naples, 4 avril.

Des factieux ont attaqué la troupe à Palerme. Les soldats les ont bravement repoussés et mis en fuite aux cris de vive le roi. Un grand nombre d'insurgés ont été tués. La population n'a pris aucune part à cette tentative. La ville est tranquille.

Le décret du 15 octobre 1812 dit Le Décret de Moscou a eu pour but spécial de régler la nature, la forme et les conditions de l'association des artistes de la Comédie-Française. L'article 13 porte qu'après vingt ans de service tout sociétaire se retirant aura droit à deux pensions viagères cumulées de 2,000 francs chacune. Un décret du 11 mai 1850 est venu confirmer ces dispositions essentielles, dans son article 12, où le droit des sociétaires à une pension est formellement énoncé. Cette pension peut aussi s'élever, par suite de prolongation de service au-delà de vingt ans, jusqu'au chiffre de 5 ou 6,000 francs. Quel est le caractère véritable de cette pension de retraite viagère ? A-t-elle un caractère essentiellement alimentaire ? Ne pourrait-on pas, dans tous les cas, bien qu'elle fût constituée comme insaisissable parce qu'elle aurait été constituée titre alimentaire, la faire saisir pour cause d'aliments ? La question a de l'intérêt, comme on peut le voir, et a été débattue, sans avoir été tranchée, aujourd'hui à l'audience des référés dans les circonstances suivantes.

M^{me} David, épouse de M. Narcisse David, ancien artiste, sociétaire de la Comédie-Française, a demandé et obtenu sa séparation de biens d'avec son mari, et fait fixer le montant de ses reprises à la somme de 40,000 francs. M^{me} David a obtenu deux jugements et d'un arrêt confirmatif, elle a fait former une opposition entre les mains de M. le directeur et administrateur de la société du Théâtre-Français sur la pension de retraite attribuée à son mari.

Celui-ci, par l'organe de M^{es} Dupont, son avocat, est venu demander à toucher, nonobstant cette opposition, et se fondant sur ce que ladite pension était insaisissable et

M^{es} Guyot-Sionnest, avocat de M^{me} David, a soutenu que les décrets rapportés ne contenaient aucune stipulation d'insaisissabilité. La réclamation des reprises matrimoniales lui paraissait avoir un caractère suffisamment alimentaire pour justifier, dans tous les cas, la saisie.

Après ces explications contradictoires, M. le président a attendu la demande en validité de l'opposition formée et a présent au principal, a dit n'y avoir lieu à référé.

— Le 30 décembre 1858 au matin, le village d'Ér

