

Les Cahiers de droit



Les Fiacres de Paris, par Bernard CAUSSE, Les Presses Universitaires de France, 1972, 88 pages.

J.-C. B.

Volume 13, Number 4, 1972

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1005067ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1005067ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Faculté de droit de l'Université Laval

ISSN

0007-974X (print)

1918-8218 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

B., J.-C. (1972). Review of [*Les Fiacres de Paris*, par Bernard CAUSSE, Les Presses Universitaires de France, 1972, 88 pages.] *Les Cahiers de droit*, 13(4), 605–605.
<https://doi.org/10.7202/1005067ar>

les nécessités de la « sûreté de l'État ». Dans un dernier chapitre, les auteurs se penchent sur l'avenir des dictatures après avoir, avec prudence, affirmé que « qu'il n'est, dit-on quelquefois, d'autre sot métier que celui de prophète ». Ils croient que même les démocraties libérales, dans la mesure où elles sont gênées par une véritable opposition populaire, risquent de tomber en dictature et par ailleurs, ils affirment que la technocratie autoritaire ne peut pas être un régime durable.

J.-C. B.

Les Fiacres de Paris, par Bernard CAUSSE, les Presses Universitaires de France, 1972, 88 pages.

Le hasard m'a fait lire cet ouvrage consacré aux privilèges et à la réglementation de l'exploitation des « fiacres » à Paris il y a quelques siècles au moment où la commission permanente des transports de l'Assemblée nationale du Québec étudiait le règlement n° 6 sur le transport par véhicule taxi. Le rapprochement peut paraître artificiel, mais il est tout de même intéressant de constater que pour les « fiacres » à Paris aux 17^e et 18^e siècles, comme pour les taxis dans le Québec, en 1973, les deux grands problèmes demeurent le privilège et la réglementation d'exploitation. D'ailleurs, dans son avant-propos, l'auteur ne manque pas lui-même de faire le rapprochement avec les taxis qui, « dans le flot de la circulation des cités d'aujourd'hui » nous « offrent un spectacle familier ». L'ouvrage est divisé en deux parties qui correspondent à ses deux chapitres, le premier étant l'histoire du privilège des carrosses publics communément appelés fiacres et le second étant consacré à la « réglementation et l'exploitation des fiacres ». Les privilèges ont commencé en 1657 et ils ont duré jusqu'à la Révolution française en 1790 alors que l'exploitation des voitures de louage est devenue libre. La réglementation est décrite en détail et on s'amuse à lire les doléances et les propositions des loueurs et des cochers. L'auteur conclut : « Dès le XVII^e siècle, la création et le fonctionnement des voitures de louage ont rendu d'immenses services ; en permettant aux particuliers de se déplacer en toute occasion moyennant une rétribution assez modeste, elles contribuèrent à une certaine démocratisation des transports, annonciatrice de l'époque moderne ».

Ce petit ouvrage n'est pas strictement

juridique et son sujet peut paraître éloigné de nous, mais sa lecture est agréable et permet des rapprochements pas trop artificiels avec nos problèmes de circulation moderne.

J.-C. B.

La peine de mort, par Jean IMBERT, Presses Universitaires de France, 1972, 224 pages.

Depuis plus de deux cents ans, c'est-à-dire depuis la publication du traité *Dei delitti et delle pene* de Beccaria, on n'a cessé de discuter de la peine de mort et on ne compte plus les ouvrages et même les pamphlets passionnés qui ont été publiés pour prôner son abolition ou, de plus en plus rare maintenant, sa conservation. Toutefois, le petit livre que Jean Imbert vient de publier dans la collection SUP, dont le professeur Jean Carbonnier dirige la section appartenant aux juristes, a un caractère particulier. C'est tout d'abord une excellente synthèse de l'histoire de la question par un historien du droit dont tous les étudiants en droit connaissent les excellents exposés dans la collection « Thémis ». C'est par ailleurs, malgré les idées de l'auteur, un ouvrage objectif car ce n'est que dans la conclusion qu'il plaide avec éloquence en faveur de l'abolition de la peine de mort et qu'il termine par cette affirmation catégorique : « comme autrefois la torture, la peine de mort doit maintenant être rayée de nos institutions judiciaires ».

Le livre a été terminé avant que le président Pompidou refuse de commuer la peine de Bontems et Buffet qui avaient assassiné deux employés de l'administration pénitentiaire de Clairvaux et l'auteur écrit en note que « le drame de la prison de Clairvaux... va sans nul doute galvaniser l'ardeur de ceux qui estiment indispensable le maintien de la peine capitale ». Il prévoyait juste, mais il semble par ailleurs que l'utilisation de la guillotine qui, depuis un certain nombre d'années n'avait pas servi en France, a réveillé aussi les sentiments abolitionnistes. Disons, en terminant, que le Canada est signalé (p. 205) comme étant devenu abolitionniste en 1969. Il aurait sans doute fallu préciser qu'il l'était devenu pour un temps. Il l'est redevenu, en janvier 1973, mais encore faut-il dire qu'il n'est pas abolitionniste complet.

Le livre est à conseiller surtout à ceux qui veulent acquérir une connaissance rapide de l'évolution du problème à travers les âges. Il