

Le dommage prévisible : exécution par équivalent du contrat ou responsabilité contractuelle ?

Mireille Bacache, Professeur à l'Université Paris Descartes

L'arrêt rendu par la première chambre civile de la Cour de cassation le 28 avril 2011 contribue à clarifier les rapports entre les deux ordres de responsabilité délictuelle et contractuelle.

En l'espèce, des époux avaient pris le train à Saint-Nazaire afin de rejoindre l'aéroport de Paris-Orly pour un voyage à destination de l'île de Cuba. A la suite d'un incident technique, le train initialement prévu à 11 h 15 en gare de Paris Montparnasse arrive en gare de Massy-Palaiseau à 14 h 26, empêchant les époux de rejoindre à temps l'aéroport et de poursuivre leur voyage. Ils saisissent alors la juridiction de proximité de Saint-Nazaire, laquelle condamne la SNCF au paiement d'une somme correspondant au remboursement des frais de voyage et de séjour, de taxis et de restauration, des billets de retour ainsi qu'à la réparation du dommage moral des passagers. La décision est cassée pour manque de base légale, au visa de l'article 1150 du code civil, la juridiction de proximité s'étant déterminée, « *par des motifs généraux, sans s'expliquer en quoi la SNCF pouvait prévoir, lors de la conclusion du contrat, que le terme du voyage en train n'était pas la destination finale de M. et M<sup>me</sup> X... et que ces derniers avaient conclu des contrats de transport aérien* ».

Aux termes de l'article 1150 du code civil, « *le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée* ». En application de ce texte, la question était donc, en l'espèce, de savoir si le dommage consistant dans l'impossibilité de poursuivre le voyage en raison du retard du train était prévisible pour la SNCF et partant, réparable pour les demandeurs. Plus largement, la question est de savoir si les conséquences du retard dans l'exécution de l'obligation de transport et notamment l'impossibilité de réaliser un projet qui en dépend sont prévisibles par la SNCF. L'arrêt commenté apporte une réponse en deux temps. S'il contribue d'abord à définir le dommage contractuel prévisible, il livre ensuite des précisions relatives à l'appréciation de la prévisibilité contractuelle.

#### I - Le dommage prévisible

L'étendue du dommage prévisible et, partant, la portée de l'article 1150 du code civil dépendent, en amont, de l'analyse de la nature des dommages et intérêts contractuels.

#### A - La nature des dommages et intérêts contractuels

La nature des dommages et intérêts dus par le débiteur défaillant fait l'objet depuis quelques années d'une vive controverse doctrinale. Rappelons que le code civil ne s'exprime pas en termes de « responsabilité contractuelle » pour les désigner, favorisant la naissance de la thèse classique de la dualité des responsabilités selon laquelle il existerait une différence de nature entre les deux responsabilités en raison d'une différence de fonctions, les dommages et intérêts contractuels étant destinés, non à réparer un dommage, mais à assurer l'exécution par équivalent du contrat(1). Cette thèse a été combattue dès 1892 par Grandmoulin, lequel a défendu la thèse inverse de l'unité des responsabilités(2) selon laquelle la responsabilité contractuelle aurait, à l'instar de la délictuelle, une fonction indemnitaire et consisterait dans l'obligation de réparer le dommage causé au créancier par l'inexécution fautive du contrat. Poussée à l'extrême, la thèse de l'unité de nature des deux responsabilités aurait pu aboutir à une unité de régime de la dette de réparation. Cette thèse du monisme extrême a cependant eu peu d'adeptes, un consensus doctrinal s'étant fait depuis les années trente autour de l'idée selon laquelle « *scientifiquement il n'y a pas deux responsabilités, mais deux régimes de responsabilités* »(3). Si les deux responsabilités ont la même nature et assurent pareillement

une fonction indemnitaire, elles ne devraient pas nécessairement être soumises au même régime, en raison de la différence relative à la source de l'obligation violée.

Cependant, un vigoureux courant contestataire<sup>(4)</sup> tente depuis quelques années de revenir à la thèse classique de la dualité des responsabilités<sup>(5)</sup>. Partant du postulat que les dommages et intérêts contractuels ont pour fonction, non de réparer les dommages causés par l'inexécution, mais simplement de procurer au créancier l'exécution par équivalent de l'avantage attendu du contrat, ce courant doctrinal en arrive à contester l'idée même de responsabilité contractuelle. Les dommages et intérêts seraient dus en vertu d'un simple « droit au paiement » lequel, à défaut de porter sur la prestation promise elle-même, s'opérerait par équivalent<sup>(6)</sup>.

Or, cette controverse relative à l'unité ou à la dualité des responsabilités affecte l'étendue des dommages et intérêts dus par le débiteur défaillant et par suite la portée de l'article 1150 du code civil. En effet, s'il s'agit uniquement d'exécuter par équivalent la prestation promise, cette exécution a forcément pour mesure celle qui était prévue puisque « *l'équivalent ne peut pas dépasser le promis* »<sup>(7)</sup>. Le dommage prévisible au sens de l'article 1150 n'est autre que l'objet même de l'obligation inexécutée, l'avantage promis et non reçu<sup>(8)</sup>. L'article 1150 apparaît dans cette analyse comme une règle évidente, voire inutile, dont « *la justification fondamentale* » résulte « *du fait qu'il n'existe pas à proprement parler de responsabilité contractuelle* »<sup>(9)</sup>. En revanche, si les dommages et intérêts contractuels ont une véritable fonction indemnitaire, le débiteur responsable devrait en principe réparer tous les préjudices liés par un lien de causalité certain avec la faute contractuelle. L'article 1150 trouve alors tout son sens et acquiert une véritable valeur ajoutée puisqu'il limite la réparation au seul dommage prévisible. Le texte n'exprime plus une règle naturelle voire superfétatoire mais marque la spécificité du régime contractuel<sup>(10)</sup>. Il ne traduit plus une différence de nature entre les dommages et intérêts délictuels et contractuels mais une simple différence de régime.

#### B - L'étendue du dommage réparable

*A priori*, l'arrêt commenté semble consacrer la thèse de la différence de nature entre les deux responsabilités puisque la Cour de cassation censure une décision ayant accordé des dommages et intérêts au-delà de l'absence de la prestation promise, en réparation des dommages consécutifs au retard dans l'exécution de l'obligation. Cette impression est renforcée par l'examen du pourvoi, qui invoquait expressément la thèse de la différence de nature des responsabilités puisqu'il prétendait que le paiement des dommages et intérêts « *constitue une modalité d'exécution de l'obligation non satisfaite* » et que « *les projets pour lesquels les clients prennent le train n'entrent pas dans le champ des obligations contractuelles* », de sorte que la responsabilité contractuelle devrait être « *limitée à l'exécution du contrat* » laquelle « *début à partir du moment où le voyageur monte dans le train et se termine lorsqu'il achève d'en descendre* ». Pourtant, cette première lecture de l'arrêt doit être rapidement écartée. L'examen des motifs de la cassation conduit, au contraire, à estimer que la Cour se prononce en faveur de la thèse de l'identité de nature des deux responsabilités. En effet, la décision est cassée pour manque de base légale, ce qui signifie que les dommages et intérêts auraient pu, en l'espèce, couvrir les conséquences du retard si le juge avait suffisamment recherché les éléments permettant de caractériser leur prévisibilité par le débiteur. L'examen du contenu obligatoire du contrat et de la prestation inexécutée, prestation de déplacement, n'est pas suffisant pour permettre à la Cour d'exercer son contrôle au regard de l'exigence de l'article 1150. Si le dommage prévisible n'était autre que l'exécution par équivalent de la prestation promise, il ne pourrait s'étendre aux conséquences du retard. En permettant au juge de couvrir ces conséquences, à condition de rechercher si elles avaient été prévues par le débiteur, la Cour de cassation reconnaît à la responsabilité contractuelle une fonction indemnitaire et partant une identité de nature avec la responsabilité délictuelle.

Le choix de l'arrêt en faveur d'une véritable responsabilité contractuelle nous permet d'affiner la notion de dommage prévisible au sens de l'article 1150. Pour cela, il faut partir du constat que l'inexécution peut causer au créancier deux sortes de dommages, que l'on peut classer,

selon la terminologie de Pothier, en dommages intrinsèques et extrinsèques(11) ou, selon une terminologie plus récente, en dommages consubstantiels à l'inexécution et consécutifs à celle-ci(12). Or, les tenants de la thèse dualiste qui nient à la responsabilité contractuelle toute fonction de réparation limitent l'étendue des dommages et intérêts contractuels et donc la notion de dommage prévisible aux seuls dommages intrinsèques ou consubstantiels à l'inexécution, les autres devant relever de la seule responsabilité délictuelle. Seraient par conséquent imprévisibles tous les dommages consécutifs à l'inexécution ou extrinsèques à celle-ci. En revanche, la thèse qui défend la fonction indemnitaire de la responsabilité contractuelle, que la Cour de cassation semble consacrer à travers cet arrêt, permet d'aller au-delà des dommages intrinsèques ou consubstantiels pour réparer une partie des dommages consécutifs ou extrinsèques, ceux qui sont prévisibles pour le débiteur. La prévisibilité devient alors une condition du dommage réparable, spécifique à la responsabilité contractuelle. Ce n'est plus une notion inhérente à la nature même de l'action. Contrairement à la responsabilité délictuelle où la prévisibilité ne joue plus de rôle, une fois établi le lien causal entre le dommage et le fait générateur(13), elle permet, en matière contractuelle, d'écarter la réparation de certains dommages pourtant reliés par un lien de causalité à la faute du débiteur.

Cette analyse conduit inéluctablement à présenter l'article 1150 comme une exception au principe de la réparation intégrale du dommage et soulève la question de sa conformité aux droits garantis par la Constitution. Or, de l'avis de la majorité de la doctrine, la reconnaissance d'une certaine valeur constitutionnelle au principe de la responsabilité pour faute(14) ne confère pas pour autant valeur constitutionnelle au principe de la réparation intégrale du dommage(15). Deux nouvelles décisions du Conseil constitutionnel, statuant sur des questions prioritaires de constitutionnalité, confirment cette analyse. Par une première décision du 11 juin 2010, le Conseil a déclaré conformes à la Constitution les dispositions de fond de la loi anti-Perruche(16), laquelle, dans son article 1<sup>er</sup>, limite le droit à réparation des parents d'un enfant né handicapé au seul préjudice moral, à l'exclusion des préjudices découlant tout au long de la vie de l'enfant du handicap. De même, dans une décision du 18 juin 2010(17), il a déclaré conforme à la Constitution le droit commun de l'indemnisation des accidents du travail, lequel écarte l'indemnisation de certains préjudices et prévoit pour d'autres une indemnisation forfaitaire. Le principe de la réparation intégrale n'a donc pas, à ce jour, de valeur constitutionnelle(18).

Mais si seuls les dommages prévisibles consécutifs à l'inexécution du contrat sont réparables, il convient alors de savoir comment apprécier cette prévisibilité.

## II - La prévisibilité du dommage

La Cour de cassation se livre, à travers cet arrêt, à une appréciation très restrictive de la prévisibilité du dommage, marquant ainsi sa volonté de réactiver l'article 1150(19) et mettant en exergue la spécificité de la responsabilité contractuelle. Il convient alors de se demander si et dans quelle mesure pareille rigueur peut être justifiée.

### A - Une appréciation restrictive

Sur la question de savoir si la prévisibilité est soumise au contrôle de la Cour de cassation ou relève de l'appréciation souveraine des juges du fond, la jurisprudence semble hésiter. Si certains arrêts renvoient à l'appréciation souveraine(20), d'autres limitent le contrôle au défaut de réponses à conclusions(21). D'autres décisions illustrent, en revanche, un contrôle plus renforcé, soit en rejetant le pourvoi, les juges du fond ayant suffisamment caractérisé le caractère prévisible du dommage(22), soit en cassant pour manque de base légale les arrêts qui avaient indemnisé le préjudice sans relever ce caractère(23). L'arrêt commenté se situe dans cette ligne de contrôle renforcé de la qualification du dommage prévisible puisqu'il casse pour manque de base légale une décision ayant estimé prévisible le dommage invoqué.

Mais alors, quels sont les critères ou les méthodes d'appréciation que les juges doivent respecter ? A cet égard, il convient de rappeler que si l'imprévisibilité peut « *provenir de tout fait qui, à l'insu du débiteur, a augmenté l'intérêt que le créancier avait à l'exécution du*

*contrat* »(24), l'appréciation de la prévisibilité peut se faire soit *in concreto*, en fonction des dispositions contractuelles ou des déclarations spécialement portées à la connaissance du débiteur, soit *in abstracto* en fonction des usages suivis par certains professionnels, voire de la nature du contrat inexécuté(25). Or en l'espèce, la juridiction de proximité semble avoir apprécié la prévisibilité *in abstracto*, en fonction de la nature du contrat et du lieu d'exécution de la prestation de transport. En effet, selon la décision attaquée, « *d'une manière générale, les voyageurs qu'elle [la SNCF] transporte ne sont pas rendus à destination quand ils sont en gare d'arrivée, notamment quand il s'agit de gares parisiennes* ». En cela, elle rejoint un arrêt d'appel qui s'était déjà prononcé en ce sens en indemnisant un passager pour avoir raté son vol charter(26). Le jugement est pourtant cassé, la nature du contrat pas plus que le lieu d'arrivée du train, dans une ville à forte concentration d'aéroports, ne sont suffisants pour estimer que la SNCF était à même de prévoir que les passagers pourraient prendre une correspondance aérienne. Ces éléments objectifs et abstraits sont qualifiés par la Cour de cassation de « motifs généraux », insuffisants à caractériser la prévisibilité du dommage(27).

En renforçant le contrôle de la prévisibilité et en resserrant les critères de celle-ci, l'arrêt marque l'attachement de la Cour de cassation à la spécificité de la responsabilité contractuelle, ce qui est louable à l'heure où les différences de régimes ne cessent de diminuer et où la distinction même des responsabilités est souvent transcendée par des régimes spéciaux. Néanmoins, cette orientation de l'arrêt peut sembler excessive. En effet, en pratique il sera sans doute très difficile au voyageur de rapporter la preuve exigée par la Cour, de sorte que le dommage consécutif au retard ne sera jamais réparé. Le paradoxe de l'arrêt consiste alors à commencer par réaffirmer la fonction indemnitaire de la responsabilité contractuelle pour ensuite la priver d'une grande partie de son effectivité par une appréciation stricte de la prévisibilité du dommage réparable. Si l'arrêt rejette implicitement la thèse de l'exécution par équivalent au stade de la définition du dommage réparable, il y revient indirectement par une appréciation très sévère de la prévisibilité du dommage.

Il est vrai que la solution se justifie, en revanche, du point de vue du débiteur défaillant, par des considérations économiques au regard des risques exponentiels de dommages consécutifs à l'inexécution. L'article 1150 apparaît alors comme un texte de compromis entre les besoins d'indemnisation des victimes et la préservation des intérêts des débiteurs. La recherche de la légitimité de ce compromis pourrait en déterminer également les limites, permettant de relativiser la portée de l'arrêt.

#### B - Une rigueur justifiée ?

L'article 1150 est traditionnellement présenté par la doctrine comme une conséquence inéluctable de l'autonomie de la volonté, traduisant une spécificité indispensable de la responsabilité contractuelle. Si le dommage imprévisible n'est pas réparable, c'est parce qu'il « *n'est pas entré dans le champ de la volonté contractuelle* »(28), l'article 1150 permettant ainsi « *d'ajuster, d'équilibrer l'étendue de la responsabilité du débiteur avec celle des engagements qu'il a souscrits, des engagements acceptés ou qui auraient dû l'être* »(29).

La justification de la règle paraît tellement solide, qu'elle est reprise telle quelle dans les différents projets de réforme du droit de la responsabilité, qu'ils soient internes ou européens. En effet, aux termes de l'article 1366 de l'avant-projet Catala « *sauf dol ou faute lourde de sa part, le débiteur n'est tenu de réparer que les conséquences de l'inexécution raisonnablement prévisibles lors de la formation du contrat* »(30). La règle figure également dans le projet Terré, lequel, en son article 118 *in fine* précise que « *le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on pouvait raisonnablement prévoir lors de la conclusion du contrat, lorsque l'inexécution n'est point due à son dol ou à sa faute lourde* »(31). Une référence identique à la prévisibilité contractuelle se retrouve dans le projet de cadre commun de référence (DCFR), le débiteur ne devant réparer que le « *préjudice qu'il a prévu ou a pu raisonnablement prévoir au moment où l'obligation a été assumée comme étant une conséquence vraisemblable de l'inexécution* »(32).

La justification de la règle énoncée à l'article 1150 devrait alors en déterminer les limites. Si la réduction de la réparation au dommage prévisible se justifie par le respect du contrat en tant

qu'acte de prévision, cette spécificité de la responsabilité contractuelle devrait se limiter à ce qui fait le contrat, c'est-à-dire aux obligations strictement contractuelles. En revanche, la limitation de la réparation aux seuls dommages prévisibles ne devrait pas s'étendre aux devoirs généraux intégrés de force au contrat. Plus précisément, la règle paraît inadaptée aux obligations accessoires de sécurité et à la réparation du dommage corporel consécutif à l'inexécution, « *compte tenu des intérêts en cause* »(33). L'inadaptation de la règle au dommage corporel soulève à nouveau la question de la légitimité des obligations accessoires de sécurité. A défaut de se résoudre à décontractualiser ces obligations, la jurisprudence pourrait tout au moins faire échapper le dommage corporel à certaines particularités du régime contractuel et notamment à la limitation de la réparation au dommage prévisible. L'opposition de régime ne passerait plus par la distinction du délit et du contrat mais par l'examen de la nature du dommage subi(34). Notons que la jurisprudence s'oriente déjà dans cette voie, puisqu'elle fait preuve, contrairement à l'arrêt commenté, d'une grande sévérité à l'égard de la SNCF lorsqu'est en cause un dommage corporel, qu'il s'agisse de l'appréciation de la force majeure(35) ou de la suppression de l'effet partiellement exonératoire de la faute de la victime(36).

En conclusion, si l'arrêt commenté réaffirme la fonction indemnitaire de la responsabilité contractuelle, il relativise cette fonction en se livrant à une appréciation assez sévère de la prévisibilité du dommage. Il est vrai qu'en présence d'obligations strictement contractuelles, l'idée d'exécution par équivalent n'est jamais très loin.

**Mots clés :**

RESPONSABILITE CIVILE \* Responsabilité contractuelle \* SNCF \* Train \* Retard \* Voyageur

(1) C. Saintellette, *De la responsabilité et de la garantie*, 1884.

(2) J. Grandmoulin, *De l'unité de la responsabilité ou nature délictuelle de la responsabilité pour violation des obligations contractuelles*, thèse Rennes, 1892.

(3) Depuis la thèse de A. Brun, *Rapports et domaines des responsabilités contractuelle et délictuelle*, thèse Lyon, 1930.

(4) P. le Tourneau, *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz Action, 2010/2011 ; P. Rémy, La « responsabilité contractuelle » : histoire d'un faux concept, RTD civ. 1997. 323 ; D. Tallon, L'inexécution du contrat : pour une autre présentation, RTD civ. 1994. 223 ; Pourquoi parler de faute contractuelle, *Mélanges G. Cornu*, p. 429 s.

(5) Une autre partie de la doctrine est restée attachée à la fonction indemnitaire de la responsabilité contractuelle, notamment, E. Savaux, La fin de la responsabilité contractuelle ?, RTD civ. 1999. 1 ; G. Viney, La responsabilité contractuelle en question, *Mélanges G. Ghestin*, 2001, p. 920 ; C. Larroumet, Pour la responsabilité contractuelle, *Mélanges P. Catala*, 2001, p. 243 ; G. Durry, Responsabilité délictuelle et responsabilité contractuelle : dualité ou unité ?, RCA juin 2001. 20 s. ; P. Ancel, La responsabilité contractuelle, *in Les concepts contractuels français à l'heure des principes du droit européen des contrats*, Dalloz, 2003, p. 243 ; P. Grosser, *Les remèdes à l'inexécution du contrat, essai de classification*, thèse Paris I, 2000.

(6) J. Huet, *Responsabilité contractuelle et responsabilité délictuelle*, thèse Paris, 1978. Néanmoins cet auteur a mis en évidence le double rôle de paiement et de réparation de la responsabilité contractuelle.

(7) P. le Tourneau, *op. cit.*, n° 1032.

(8) P. Rémy, art. préc., n° 41.

(9) P. le Tourneau, *op. cit.*, n° 1032.

(10) P. Grosser, *op. cit.*, n° 396 s.

(11) Pothier, *Traité des obligations*, n° 163 ; *adde*, E. Savaux, art. préc.

(12) P. Grosser, *op. cit.*

(13) La prévisibilité peut en revanche aider à déterminer le lien causal, à travers la théorie de la causalité adéquate. Elle ne joue aucun rôle, même au stade de la causalité lorsqu'est appliquée la théorie de l'équivalence des conditions.

(14) Cons. const., 9 nov. 1999, n° 99-419 DC, JO 16 nov., p. 16962 ; D. 2000. 424, obs. S. Garneri ; *GAJF*, 5<sup>e</sup> éd., 2009, n° 20 ; RTD civ. 2000. 109, obs. J. Mestre et B. Fages, et 870, obs. T. Revet ; JCP 2000. I. 261, obs. B. Mathieu et M. Verpaux ; *ibid.* I. 280, obs. G. Viney ; Principe relativisé par la suite, 22 juill. 2005, n° 2005-522 DC, JO 27 juill., p. 12225 ; D. 2006. 826, spéc. 834, obs. V. Ogier-Bernaud et C. Severino ; JCP 2006. I. 111, obs. P. Stoffel-Munck.

(15) G. Viney et P. Jourdain, *Les effets de la responsabilité*, 2001, n° 59-2 ; N. Molfessis, *Le Conseil constitutionnel et le droit privé*, LGDJ, 1997, p. 373.

(16) Cons. const., 11 juin 2010, n° 2010-2 QPC, D. 2010. 1557, obs. I. Gallmeister, 1976, note D. Vigneau, et 1980, note V. Bernaud et L. Gay ; Constitutions 2010. 391, obs. A. Levade, 403, obs. P. De Baecke, et 427, obs. X. Bioy ; RTD civ. 2010. 517, obs. P. Puig.

(17) Cons. const., 18 juin 2010, n° 2010-8 QPC, D. 2010. 1634, 2011. 35, spéc. 45, obs. P. Brun, 459, chron. S. Porchy-Simon, 768, chron. P. Sargos, et 840, obs. A. Bouilloux ; Constitutions 2010. 413, obs. C. Radé ; RCA 2010. Etude 8, obs. H. Groutel.

(18) Sauf peut-être en cas de faute qualifiée, le Conseil ayant dénoncé la limitation des postes de préjudices indemnisables en cas de faute inexcusable par l'art. L. 452-3 CSS à travers la réserve du considérant 18 de la décision du 18 juin. Mais en cas de faute dolosive ou lourde, l'art. 1150 est écarté.

(19) Texte dont la limite « *n'est presque jamais retenue* », C. Radé, RCA 2008. Comm. 158.

(20) Civ. 1<sup>re</sup>, 3 juin 1998, n° 95-16.887, D. 1998. 160 ; RTD com. 1999. 494, obs. B. Bouloc, rejet du pourvoi formé contre un arrêt ayant indemnisé le vol de bijoux placés dans des valises.

(21) Civ. 3<sup>e</sup>, 17 nov. 1999, n° 98-11.459, cassation au visa de l'art. 455 NCPC de l'arrêt qui, à l'occasion de l'effondrement d'un hangar, avait limité les dommages et intérêts au remboursement de la valeur vénale des matériaux détruits sans indemniser la destruction d'un hangar juxtaposé ; Com. 3 juill. 2001, n° 98-16.050 (rejet).

(22) Civ. 1<sup>re</sup>, 2 nov. 2005, n° 03-10.909, D. 2006. 62, obs. V. Avena-Robardet, et 2494, spéc. 2495, obs. C. Willmann, rejet du pourvoi contre un arrêt qui avait mis à la charge d'une société conseil en recrutement les détournements de fonds commis par le salarié recruté par ses soins.

(23) Com. 28 sept. 2004, n° 02-17.273, cassation pour manque de base légale de l'arrêt qui avait condamné le débiteur au remboursement des pénalités de retard dues par le créancier à un tiers ; 4 juill. 2006, n° 04-19.577, D. 2006. 2097, obs. X. Delpech ; RTD com. 2006. 901, obs. D. Legeais ; 8 mars 2011, n° 10-12.807, cassation pour manque de base légale d'un arrêt qui avait écarté la réparation d'un dommage consistant dans le remboursement de la valeur du matériel informatique volé lors d'un transport.

(24) G. Viney et P. Jourdain, *op. cit.*, n° 323.

(25) I. Souleau *La prévisibilité du dommage contractuel*, n° 173, et arrêts cités ; Civ. 1<sup>re</sup>, 6 févr. 1963, D. 1964. 17, note Rodière ; RTD civ. 1963. 753, obs. Cornu.

(26) Paris, 31 mars 1994, D. 1994. 134, condamnation de la SNCF à rembourser le prix de rachat des billets d'avion au motif qu'elle n'ignore pas que de manière générale beaucoup de voyageurs ne sont pas arrivés à destination lorsqu'ils sont en gare d'arrivée, notamment s'il s'agit d'une gare parisienne ; *adde*, Paris, 22 sept. 2010, n° 08/14438, D. 2011. 12, obs. I. Gallmeister, et 1445, spéc. 1449, obs. H. Kenfack, indemnisation du passager qui n'était pas arrivé à temps au tribunal où il devait plaider.

(27) Déjà en ce sens, Civ. 9 juill. 1913, DP 1915. I. 135, cassation de l'arrêt ayant indemnisé un voyageur qui avait manqué une adjudication à la suite d'un retard de train.

(28) I. Souleau, *op. cit.*, n° 423 ; G. Durry, obs. ss. Civ. 1<sup>re</sup>, 11 mai 1982, RTD civ. 1983. 145.

(29) I. Souleau, *op. cit.*, n° 457 ; même sens, Y. Chartier, *La réparation du préjudice*, n° 61.

(30) La même règle est reprise par la proposition Bételle du 9 juill. 2010 (texte n° 657) à l'art. 1386-16.

(31) *Pour une réforme du droit de la responsabilité civile*, ss. la dir. de F. Terré, Dalloz, 2011.

(32) *Draft common frame of reference (DCFR)*, art. III-3:703, élaboré par le *Study Group on a European Civil Code*.

(33) C. Radé, note préc.

(34) En ce sens, G. Viney et P. Jourdain, *op. cit.*, n° 58-1. C'est déjà le cas pour le délai de prescription de l'action depuis la réforme du 17 juin 2008 (art. 2226 c. civ.).

(35) Civ. 2<sup>e</sup>, 13 juill. 2006, Bull. civ. II, n° 216 ; JCP 2007. I. 115, obs. P. Stoffel-Munck ; Civ. 1<sup>re</sup>, 21 nov. 2006, n° 05-10.783, D. 2007. 15, obs. I. Gallmeister ; RTD civ. 2007. 574, obs. P. Jourdain ; RTD com. 2007. 441, obs. B. Bouloc ; RCA 2007. Comm. 43.

(36) Civ. 1<sup>re</sup>, 13 mars 2008, n° 05-12.551, D. 2008. 1582, note G. Viney, 905, édito F. Rome, 2363, spéc. 2370, chron. C. Creton, 2894, spéc. 2899, obs. P. Brun, et 2009. 972, spéc. 975, obs. H. Kenfack ; RTD civ. 2008. 312, obs. P. Jourdain ; RTD com. 2008. 843, obs. B. Bouloc.