




Une application indulgente de l'article 1150 du code civil au profit à la SNCF

(Civ. 1^{re}, 28 avr. 2011, n° 10-15.056, D. 2011. 1725, obs. I. Gallmeister , note M. Bacache  ; *ibid.* 1745, édito. F. Rome , JCP 2011, n° 752, note L. Bernheim Van de Castelle ; CCC 2011. comm. 154, obs. L. Leveneur ; RCA 2011. comm. 242, obs. S. Hocquet-Berg)

Patrice Jourdain, Professeur à l'Ecole de droit de la Sorbonne, Université Paris I, Panthéon-Sorbonne

La limitation de la réparation au seul dommage prévisible en matière contractuelle qui résulte de l'article 1150 du code civil est habituellement présentée comme l'une des principales différences de régime entre les responsabilités délictuelle et contractuelle. Elle est généralement expliquée par le nécessaire respect de la volonté des parties qui, si elles ne se sont pas exprimées au moyen d'une stipulation explicite, sont censées avoir voulu ne s'engager qu'à réparer le dommage qu'elles pouvaient prévoir au moment de la conclusion du contrat en cas d'inexécution ; seul le dommage prévisible serait entrée dans le champ contractuel (V. la thèse majeure de I. Soulot, La prévisibilité du dommage contractuel, Paris II, 1979). On sait cependant que l'article 1150 du code civil est en pratique de moins en moins souvent appliqué. Lorsqu'il est invoqué en défense par un débiteur, le moyen tiré de l'imprévisibilité du dommage est rarement accueilli. Bien que l'article 1150 s'applique en principe à tous les contrats, ce n'est plus guère que dans les contrats de transport de marchandises, de dépôt ou, plus généralement, dans les contrats qui génèrent une obligation de restitution (garage, teinturerie...) que l'on rencontre encore quelques applications sporadiques de cette disposition pourtant emblématique de la spécificité de la responsabilité contractuelle. Cela tient sans doute à une tendance générale de notre droit à rapprocher toujours davantage les régimes de responsabilité et aussi à favoriser l'indemnisation des victimes, sans distinction de leur qualité de contractantes ou de tiers, dans le strict respect du principe de la réparation intégrale. Il convient cependant d'observer que, malgré cette désaffection, les différents projets de réforme du droit de la responsabilité civile ont cependant conservé cette règle de limitation de la réparation du dommage contractuel.



Les arrêts qui appliquent l'article 1150 étant rares, celui que vient de rendre la première chambre civile de la Cour de cassation le 28 avril 2001 mérite donc d'être signalé et cela d'autant plus que la Haute juridiction entend lui conférer une certaine publicité (FS-P+B+I).


Des voyageurs au départ de Saint-Nazaire avaient pris place à bord d'un train, dont l'arrivée était prévue à la gare Montparnasse à 11 h 15, afin de rejoindre l'aéroport de Paris-Orly où ils devaient embarquer à 14 h 10 à destination de l'île de Cuba. L'arrivée de leur train s'est finalement effectuée à la gare de Massy-Palaiseau à 14 h 26, rendant impossible la poursuite du voyage. Une juridiction de proximité fit droit à la demande des voyageurs tendant au remboursement de leurs frais de voyage et de séjour, de taxi et de restauration en région parisienne, et de leurs billets de retour à Saint-Nazaire, ainsi que du paiement d'une somme à titre de réparation du préjudice moral. Pour justifier cette décision, elle relevait que, d'une manière générale, les voyageurs que la SNCF transporte ne sont pas rendus à destination quand ils sont en gare d'arrivée, notamment quand il s'agit de gares parisiennes et que, dès lors, celle-ci ne saurait prétendre que le dommage résultant de l'impossibilité totale pour les demandeurs de poursuivre leur voyage et de prendre la correspondance aérienne prévue était totalement imprévisible lors de la conclusion du contrat de transport.

L'arrêt est cassé au visa de l'article 1150 du code civil. En se déterminant par des motifs généraux, sans 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 des voyageurs et que ces derniers avaient conclu des contrats de transport aérien, la juridiction de proximité n'a pas donné de base légale à sa décision. On comprend ainsi que, pour la Haute juridiction, la réparation intégrale du dommage, incluant en particulier le prix payé pour un voyage et un séjour à l'étranger, n'est pas de droit et est subordonnée à sa prévisibilité, condition que les juges du fond doivent relever.

L'arrêt confirme que la Cour de cassation entend toujours faire application de l'article 1150 pour refuser la réparation du dommage imprévisible en matière contractuelle. Même si cette disposition est restrictivement appliquée et parfois critiquée, elle n'est pas destinée à tomber en désuétude. On remarquera d'ailleurs que ce texte est ici appliqué en dehors de ses domaines de prédilection. Le contrat de transport de voyageurs n'a pas pour objet une chose qu'il conviendra de restituer et dont le débiteur n'a pu connaître la valeur. Quant au préjudice, il ne résulte pas de la perte d'un bien mais consiste en des dépenses inutiles et accessoirement en un préjudice moral. Cela dit, la portée générale de l'article 1150 réhabilité par l'arrêt autorisait son application à ce type de contrat. La difficulté consistait alors à apprécier le caractère prévisible des conséquences dommageables du retard imputable à la SNCF.

En l'espèce le juge de proximité avait estimé que ces conséquences étaient prévisibles, y compris l'impossibilité de poursuivre un voyage entraînant la perte du séjour à l'étranger. La solution est à rapprocher de celle retenue dans une affaire où un taxi commandé la veille à destination d'une gare n'était jamais arrivé, ce qui avait empêché les clients de prendre le train prévu pour parvenir à un aéroport à l'heure fixée par le voyageur. Il fut jugé que la compagnie de taxi devait rembourser le coût du voyage acheté dont les clients avaient été privés, le dommage étant jugé prévisible (Dijon, 7 oct. 2003, RCA 2004. comm. 3, obs. C. Radé). Mais il est vrai que, dans cette espèce, les juges avaient relevé que, compte tenu du fait que le taxi était commandé pour un dimanche matin, la compagnie ne pouvait ignorer que la destination était l'aéroport et que les clients entreprenaient un voyage sur une longue distance. Plus récemment, dans une affaire largement médiatisée, la Cour d'appel de Paris avait indemnisé un avocat dont le train était arrivé en retard en gare de Lyon et qui n'avait pu prendre une correspondance pour Nîmes où il devait plaider. Les juges parisiens lui ont alloué diverses indemnités non seulement au titre du remboursement du billet de train mais encore pour la rémunération convenue, le manque à gagner et la perte de crédibilité vis-à-vis du client, ainsi que pour son préjudice moral (Paris, 22 sept. 2010, n° 08/14438, D. 2011. 12, obs. I. Gallmeister  ; *ibid.* 1445, obs. H. Kenfack , JCP 2010, n° 47, note A. Clerc). Il n'est pas sûr que les préjudices de l'avocat indemnisés par les juges fussent plus prévisibles pour la SNCF que la perte du prix d'un séjour à l'étranger.

Dans une autre affaire, la Cour d'appel de Paris s'est montrée cependant moins favorable à la victime. Si elle a admis que n'est pas imprévisible pour la SNCF le dommage résultant pour un voyageur de l'impossibilité où il s'est trouvé, à la suite d'un retard très important à l'arrivée du train, de poursuivre son voyage comme il l'avait prévu et organisé et de la nécessité corrélative d'avoir dû racheter d'autres titres de transport, elle a refusé d'allouer des dommages-intérêts supplémentaires pour la perte d'une journée de vacances, « dès lors que la SNCF ne connaissait pas l'objet du voyage et qu'elle ne pouvait pas prévoir cette conséquence particulière » (Paris, 31 mars 1994, D. 1994. 134  ; Gaz. Pal. 1994. 1. 407). Et c'est une semblable solution que la Cour de cassation avait fait sienne il y a près d'un siècle (Civ. 9 juill. 1913, DP 1915. 1. 35). On a le sentiment que, dans le présent arrêt, la Cour de cassation entend plutôt se rallier à cette position restrictive, même si la censure n'intervient que pour manque de base légale.

L'appréciation de la prévisibilité suscite plusieurs questions. Et d'abord de quel pouvoir les juges du fond disposent-ils ? La cassation prononcée confirme que la qualification de dommage prévisible relève du contrôle de la Cour de cassation. Ce contrôle a d'abord pour objet le contenu de la notion de prévisibilité et c'est ainsi que, par des arrêts de principe, il a été décidé que la prévisibilité devait porter sur la « quotité » du dommage, et non seulement sur sa cause (Civ. 7 juill. 1924, S. 1925. 1. 321, not R. Lescot), ou encore qu'elle ne visait le dommage que dans ses éléments intrinsèques, et non son expression monétaire (Com. 16

févr. 1954, Gaz. Pal. 1954. 2. 106). Le contrôle porte aussi sur l'appréciation de l'imprévisibilité. Si les juges du fond sont souverains pour apprécier les faits d'où ils déduisent le caractère prévisible ou imprévisible du dommage, la qualification demeure une question de droit. Il semble cependant que la Cour de cassation se contente d'un contrôle assez formel de motivation laissant une assez grande liberté aux juges du fond qui devront surtout donner à leur décision une motivation suffisante ; ce qui, selon l'arrêt, n'aurait pas été le cas en l'espèce.

Il convient ensuite de se demander comment cette appréciation s'opère-t-elle ? On admet généralement que, comme la faute, la prévisibilité du dommage s'apprécie *in abstracto*, par référence au modèle abstrait du débiteur moyen, car c'est du dommage « normalement » prévisible que celui-ci doit réparation. Mais cette appréciation doit être individualisée et circonscrite, c'est-à-dire tenir compte de toutes les circonstances de l'espèce envisagées au jour de la formation du contrat : stipulations contractuelles, mais aussi déclarations des parties, nature du contrat, prix payé, usages professionnels, apparences extérieures, etc. (G. Viney et P. Jourdain, Les effets de la responsabilité, 3^e éd., n° 325 ; C. Radé, J.-Cl. Resp. civ. et assur., fasc. 170, n° 26 s. ; Ph. Le Tourneau, Droit de la responsabilité et des contrats, 2010-2011, n° 1041). Dans l'affaire du taxi qui n'était pas arrivé, on a vu que les juges avaient relevé qu'il avait été commandé un dimanche matin (Dijon, 7 oct. 2003, préc.). En l'espèce, le juge de proximité s'était attaché à l'arrivée du train en gare parisienne, mais la Cour de cassation n'a pas jugé cet indice de prévisibilité suffisant, pas plus que l'affirmation jugée trop générale selon laquelle les voyageurs que la SNCF transporte ne sont pas rendus à destination quand ils sont en gare d'arrivée. On aurait pourtant pu estimer que les conséquences préjudiciables résultant de la perte d'un séjour de vacances ne sont nullement imprévisibles pour la SNCF : manquer une correspondance aérienne en raison d'un retard de train et ne pas pouvoir poursuivre un séjour de vacances est dans l'absolu tout à fait prévisible et certainement prévu. Mais on a sans doute considéré qu'il s'agit là de circonstances particulières propres à certains voyages que le transporteur n'a pas *normalement* à prévoir.

On ne manquera pas d'observer que la Haute juridiction fait preuve ici d'une certaine mansuétude à l'égard de la SNCF qui tranche avec sa sévérité habituelle en cas de manquement à l'obligation de sécurité. Elle n'est cependant pas si étonnante. On peut d'abord comprendre que la Cour de cassation soit d'une plus grande rigueur s'agissant de la sécurité des personnes que de la ponctualité des trains. En outre, obliger la SNCF à réparer intégralement les conséquences préjudiciables des retards risquerait de générer un contentieux non maîtrisable et fort onéreux pour celle-ci, alors que toute possibilité de limitation contractuelle de responsabilité paraît exclue dans les contrats conclus avec un consommateur, de telles clauses figurant sur la « liste noire » des clauses irréfragablement présumées abusives (art. R. 132-1, 6°, c. consom.). Il est probable que cette considération financière ait pesé lourd dans la décision des hauts magistrats. Ainsi l'arrêt s'expliquerait tout autant et même mieux par des motifs de politique juridique que par l'appréciation du caractère normalement prévisible du dommage.

Mots clés :

CONTRAT ET OBLIGATIONS * Responsabilité contractuelle * Limitation légale de responsabilité * Dommage prévisible * SNCF * Retard