

SERVICE DU CONTENTIEUX

SECRÉTARIAT JURIDIQUE

N° 5138 Bz

Service Central : S. J.

Région :

OBJET DE LA CONSULTATION

Etude sur :

La NOTION de FAUTE LOURDE.

Références : Bureau C1

dossier 19.394 Bugnet

Observations :

D. N° 5138 Bz

; Aff. :

MARCHE DE CONTENTIEUX : FAUTE LOURDE

5138 B2

LA NOTION DE FAUTE LOURDE

La théorie classique des fautes connaît un renouveau d'actualité, depuis la promulgation de la loi du 27 juillet 1940; ce texte qui exonère, sous certaines conditions, la Société Nationale, de toute responsabilité, sauf en cas de faute lourde, est à la veille de subir l'interprétation jurisprudentielle; aussi convient-il de rendre compte de ses antécédents historiques et de le rattacher aux principes généraux admis par le droit civil, dans le domaine de la responsabilité.

Au début de la guerre 1914 - 1918, le Gouvernement, ému de la désorganisation que les hostilités provoquaient dans les Réseaux, prit un arrêté en date du 1^{er} novembre 1914, aux termes duquel "les Réseaux n'encourraient aucune responsabilité à raison de la durée des transports commerciaux, mais restaient responsables des pertes et avaries résultant d'une faute lourde, dont ils ne pourraient rattacher la cause à l'état de guerre".

Cet arrêté qui constitua, un moment, le droit commun du contrat de transport, devait donner naissance à une abondante jurisprudence. Vingt cinq ans se sont écoulés, et avec une acuité où se reflètent les troubles qui ont marqué la fin de la guerre de 1939, la même

question se pose à nouveau aux juridictions. Qu'est-ce qu'une faute lourde? Il est donc indiqué de rechercher de quels principes directeurs peuvent s'inspirer les Tribunaux, chargés d'appliquer la loi du 27 juillet 1940.

Ils disposent, à cet égard, de tout un acuit théorique, auquel les auteurs contemporains ont contribué plus largement que les anciens, mais on remarquera que si les travaux des juristes ont exercé une influence réelle sur les Tribunaux, ces derniers ont toujours évité de prendre part aux discussions des civilistes, non plus que d'adopter, sur le problème, une attitude qui les engageât. Leur souci permanent est de résoudre des difficultés essentiellement mouvantes, sans être prisonnier d'une formule.

DEFINITIONS THEORIQUES. -

La distinction entre fautes légères ou lourdes n'a pas eu la bonne fortune de retenir longtemps l'analyse des jurisconsultes romains et des anciens auteurs; il n'est que de relire les définitions qu'ils donnent pour s'en persuader.

La doctrine romaine voit dans l'inintelligence, la cause des fautes lourdes "non intelligunt, quod omnes intelligunt", décide-t-elle de ceux qui les commettent.

Au 18^{ème} siècle, Pothier écrivait que "c'est par son poids que la faute lourde se distingue de la faute ordinaire".

L'étroitesse et le vague de ces définitions n'ont pas été soulignés.

Il faut arriver à l'époque moderne pour se trouver en présence d'une tentative doctrinale dégagant les éléments essentiels de cette notion, et c'est à son exposé que M. Josserand a consacré une remarquable note, insérée au D.P. 1933.1.43, sous un arrêt de la Chambre civile de la Cour de Cassation.

Résumant les diverses opinions émises, M. Josserand écrit: "La faute lourde dénote, chez son auteur, une "véritable incapacité, il s'est montré inégal au devoir "qui lui incombait, il a fait preuve d'incapacité et "d'inaptitude flagrantes." Cette définition, qui a le grand mérite de mettre en lumière les caractères de celui qui commet un manquement grave, dans l'exécution d'une obligation, ne paraît cependant pas complète. - Sans doute, l'incapacité, l'inaptitude engendrent-elles, le plus fréquemment, la faute lourde, mais elles n'en sont pas pour autant l'unique cause - Il est aisé de citer le cas de ces hommes qui, parfaitement compétents, commettent des maladroites graves, pendant un moment d'inattention, qui peut fort bien venir d'une déficience passagère. Mais il y a plus; au cours de leur vie professionnelle, les hommes acquièrent une expérience et, avec elle, un certain automatisme qui crée, en eux, une fausse impression de sécurité. Le cheminot, qui laisse séjourner longtemps des denrées périssables dans des magasins, n'ignore pas qu'elles s'avarieront inmanquablement; le notaire, qui oublie de renouveler une inscription hypothécaire, sait fort bien quel préjudice peut en résulter; mais l'un et l'autre en arrivent, à

raison même du métier, à procéder à l'accomplissement de leurs devoirs, sans concentrer à chaque instant leur attention sur la tâche qu'ils exécutent. Pour reprendre l'expression de M. Josserand, ils se sont montrés inégaux au devoir qui leur incombait, mais ils n'en sont pas pour autant des incapables ou des incompetents.

Il importe, d'ailleurs, de bien distinguer ces situations pour leur appliquer un régime juridique différent de celui qu'il est légitime de réserver au dol. Ce dernier est toujours une faute lourde, avec ceci d'aggravant qu'il est marqué au coin de la mauvaise foi: la seule conscience actuelle du dommage que l'on causera à son créancier dénote chez le débiteur l' "animus nocendi". On verra quelles conclusions la Jurisprudence tire de cette distinction.

Revue de jurisprudence.

Il convient maintenant d'étudier les décisions que les Tribunaux ont rendu en droit interne et en application de la Convention de Berne: une observation générale s'en dégage, les juridictions décident qu'en certaines hypothèses, une faute lourde a été commise, mais ne définissent pas cette notion.

Aussi un arrêt de la Cour de Paris du 22 mars 1924, saisi de la réclamation d'un expéditeur relève que "certaines circonstances font ressortir un défaut absolu "de surveillance, constituant à la charge de la Compagnie de Chemins de fer, l'existence d'une faute lourde" G.P. 24.2.56.

Cette juridiction avait déjà rendu un arrêt similaire, dans une affaire analogue. Des caisses de

cognac avaient disparu, ainsi que les pièces de régie les accompagnant "ces bouteilles, décide la Cour, doivent être présumées égarées, mais leur perte n'est pas "l'oeuvre du hasard, mais se rattache à un ensemble de "faits qui, par leur soudaineté et leur concordance, "démontrent une faute lourde des agents". Cour de Paris, 2 novembre 1917. B.A. 1919.2.135.

Dès le siècle dernier, la Cour de Cassation décidait que commettait une faute lourde, la Compagnie de Chemins de fer qui, n'ayant pas livré un colis, opposait un silence obstiné aux réclamations de l'expéditeur. Cass. civile, 24 juillet 1895. D.P. 1897.1.217.

Pareillement, la jurisprudence a retenu..... le retard excessif et inexcusable à transporter des denrées périssables. T.C. Lyon, 14 décembre 1915 - T.Co. Orléans, 21.2.1940 - Infirmé Cass. civile, 12 avril 1923. B.A. 1923.2.93.

La livraison de marchandises à un tiers étranger à l'expédition, Cass. Req. 3 novembre 1921, G.P. 1921.2.721.

L'erreur grossière commise par une Compagnie dans la déclaration en douane, Cour de Dijon, 17 novembre 1923.

On chercherait vainement, dans cet ensemble, un élément de principe qui permet de construire une théorie jurisprudentielle de la "culpa lata". Un fait toutefois est certain; les juridictions emploient les mêmes procédés pour caractériser la faute, elles énumèrent un certain nombre de faits, qu'elles considèrent invariablement

comme faute lourde ou grave, suivant qu'il s'agit de litiges soumis à l'article 103 du Code de commerce, ou à la Convention de Berne. La qualification varie, mais le fait reprochable est le même dans les deux cas. Il ne paraît donc pas légitime de s'appuyer sur l'art. 41⁽¹⁾ de la C.I.M. qui mentionne la "faute grave", pour tenter d'établir une distinction artificielle^{de plus} dans le débat. C'est ce qu'écrit M. Francis Sauvage dans une Note au D.H. 1932 p. 38: "Il est bien certain qu'il ne peut exister aucune différence entre faute grave et faute lourde; on ne conçoit pas en effet une faute grave qui ne serait pas en même temps une faute lourde". Sic. Josserand, article cité.

LA PREUVE DE LA FAUTE LOURDE. -

Qu'il s'agisse de l'une ou de l'autre, la jurisprudence les soumet au même régime juridique de preuve. En droit, l'expéditeur n'a qu'à prouver l'existence de sa créance, mais s'il veut, en outre, que l'existence d'une faute lourde ou d'un dol soit relevée par le Tribunal, il devra en rapporter la preuve; en fait, il se heurtera à des obstacles insurmontables, aussi les Tribunaux viennent-ils à son secours en présumant la faute, des circonstances de la cause. On ne découvrira pas que le vol des colis commis par un employé ou par un tiers a été la cause du dommage, on relèvera un manque de surveillance générale, c'est dans des éléments de fait qu'on

(1) Il est à remarquer que les textes adoptés à la Convention de Rome ne parlent plus de faute grave mais de faute lourde. cf. Travers t. 3 p. 348.

puisera une présomption de culpabilité.

Théorie de M. Mazeaud,
critique

Cette jurisprudence doit être approuvée; mais il n'est pas nécessaire d'aller plus loin et de dire avec M. Mazeaud "que la faute lourde est présumée intentionnelle, jusqu'à preuve du contraire". Pour l'éminent auteur du Traité de la Responsabilité, celui qui se rend coupable d'un manquement grave, doit démontrer sa bonne foi, car jusqu'à preuve du contraire, il est présumé avoir agi malicieusement. Cette théorie, dont les conséquences pratiques sont extrêmement importantes, doit être repoussée. En premier lieu, elle procède d'une conception a priori des mobiles humains; on n'ira pourtant pas soutenir que le mécanicien, qui commet une maladresse, agit avec malice, alors que la sanction va s'abattre inmanquablement sur lui; le clerc d'avoué, qui laisse passer un délai d'appel, peut payer de sa situation cet oubli. Mais il y a plus, les débiteurs ont toujours un intérêt personnel au bon accomplissement de leurs devoirs, et c'est en ce sens qu'il est conforme à l'expérience psychologique, de décider que la bonne foi doit être présumée.

La discussion de la théorie de M. Mazeaud n'est pas d'ordre purement doctrinal, elle est grosse d'incidences concrètes: s'il est impossible au débiteur de démontrer sa bonne foi, sa faute prendra le caractère d'un dol et, en conséquence, son créancier pourra-t-il, conformément à l'article 1150 du Code civil, lui réclamer des dommages-intérêts qui n'ont pas été prévus au contrat

Etude de l'adage
 "Culpa lata dolo
 oequiparatur"
 - Rejet -

La jurisprudence ne s'est pas prononcée sur cette question de preuve, mais, dans des décisions qui, fort heureusement, resteront isolées, elle est arrivée au même résultat que M. Mazeaud, en invoquant l'adage latin "culpa lata dolo oequiparatur". Cette assimilation, qui peut reposer sur des arguments de nature à inciter les débiteurs à une grande diligence, n'est aucunement justifiée. - Qu'il se soit glissé dans les textes, avec l'aide des interpolateurs, ou qu'il reflète l'authentique pensée justinienne, cet adage bénéficie encore de l'autorité romaine; mais, à tout prendre, il est l'exemple vivant de ces affirmations de principe, qu'on ne prononce le latin que pour se dispenser de les justifier.

Les Tribunaux paraissent bien d'ailleurs l'avoir abandonné. La Compagnie P.L.M., ayant été condamnée à payer la valeur entière d'un cheval de course mort en cours de transport, et non le forfait tarifaire de 5.000^f par tête, avait déféré l'arrêt de la Cour d'Aix du 13 mai 1929 à la Cour de Cassation. Celle-ci rendit le 3 août 1932, un arrêt aux termes duquel la faute lourde ne saurait avoir les mêmes conséquences que le dol, et décida que l'expéditeur n'obtiendrait que le forfait de 5.000 francs.

Dans une note sous cette décision, H. Josserand, approuvant pleinement les principes admis par la Cour Suprême, conclut la controverse en écrivant "la règle "culpa lata dolo oequiparatur" est en pleine décadence, "à aucun moment elle ne fut intégralement vraie", mais "aujourd'hui elle tend à devenir une contre-vérité".

Depuis cet arrêt de principe du 3 août 1932, la

Cour de Cassation n'a pas changé sa jurisprudence, et, dans le désir bien légitime d'éviter des divergences entre les Tribunaux, elle se reconnaît un droit de contrôle sur l'appréciation de la faute. Cf. Paris 26.12.36.

LA FAUTE LOURDE ET LA JURISPRUDENCE DE GUERRE

Parmi les sources, auxquelles les Juges appelés à statuer sur la loi du 27 juillet 1940, peuvent recourir, il n'a pas encore été fait état de la jurisprudence de la guerre de 1914: la raison en est que les décisions rendues, à cette époque, ne peuvent d'aucune manière être rattachées aux principes de doctrine et aux précédents judiciaires qui viennent d'être analysés.

Lorsqu'une Compagnie de chemins de fer est libre de consacrer à son exploitation la presque totalité de ses moyens matériels et dispose de tout son personnel, il est à présumer que l'inexécution de ses obligations provient d'une faute et l'appréciation de celle-ci sera faite sans indulgence particulière. C'est à ceux qui peuvent le plus qu'il est légitime de demander le plus. A ceci, on peut ajouter, d'une façon générale, que le maintien de l'ordre public et la sécurité du travail, qui caractérisent le temps de paix, créent à l'encontre des débiteurs, la présomption qu'ils peuvent s'acquitter de leurs obligations.

L'état de guerre, au contraire, est dominé par une présomption de force majeure, venant contrarier l'activité de l'homme. Il n'est besoin que de parcourir la jurisprudence de 1914 - 1918, pour s'en pénétrer.

Les juridictions consulaires et les Cours d'appel paraissent avoir été vivement impressionnées par les obstacles innombrables que les Réseaux devaient surmonter pour le bon accomplissement de leur tâche, aussi devaient-elles décider que l'arrêté du 1^{er} novembre 1914 créait, en faveur de ces derniers, une véritable présomption de force majeure. - Le principe étant adopté, elles l'ont ainsi interprété que les expéditeurs devaient rapporter la preuve d'un fait précis, constituant une faute lourde du chemin de fer; cette exigence ne paraît pas nouvelle, mais il est à remarquer que les Tribunaux l'appliquèrent avec une rigueur inconnue dans les litiges du temps de paix: ils continuèrent, sans doute, à décider, en théorie, que la preuve de la faute lourde pouvait résulter de présomption de fait, mais se montrèrent particulièrement sévères dans l'examen de ces éléments de fait. Le lien de causalité entre la faute du chemin de fer et le dommage devait aussi être établi par l'expéditeur d'une manière irréfutable.

Aussi le Tribunal correctionnel de Bayonne, dans un jugement du 18 octobre 1915, déboute un demandeur et analysant l'arrêté du 1^{er} novembre 1914, déclare que "le texte de l'arrêté sous-entend, en exonérant les Compagnies de toutes les fautes qui ne sont pas lourdes, "qu'elles sont le résultat d'une force majeure" D.A. 1916.1.192.

Mais dans leur désir de tenir compte des possibilités des Réseaux, certaines juridictions allèrent plus loin que ne le comportait le texte de l'arrêté... un expéditeur ayant pu démontrer que "l'avarie de ses marchandises avait pour cause un choc violent et anormal subi par le wagon qui les transportait" fut débouté, motif pris de ce qu' "un choc même violent n'implique pas nécessairement l'existence d'une faute et résulte souvent d'une circonstance fortuite et impérieuse, et que la faute devait s'évincer d'un fait précis revêtant un caractère quasi délictuel". Cette exigence était abusive et reposait sur une fausse conception de la notion de faute, l'expéditeur n'avait qu'à prouver l'inexécution fautive de l'obligation du transporteur et il établissait en fait que ses marchandises avaient subi un choc violent. C'était à la Compagnie de Chemins de fer de démontrer que la cause de ce choc violent devait être rattachée à l'état de guerre. Cour de Montpellier, 23 décembre 1915. Annales C.F. 1916.1.172.

Lorsque, par hasard, un expéditeur arrivait à relier l'avarie de la marchandise à un fait précis de la Compagnie, les juridictions décidaient que le fait incriminé n'avait pas le caractère d'une faute lourde. Ainsi rentraient dans la masse commune des fautes légères:

1° - la perte de la marchandise, importante, partielle ou totale,

Trib. com. de la Seine 1915. A. 1916.1.46
 Trib. com. Embrun, 17 novembre 1915, An. 1916.1.245
 Cour de Nîmes, 22 juillet 1915, An. 1916.1.13
 Trib. civ. Rambouillet, 2 février 1916, A. 1916.1.260
 Trib. civ. Tonnerre, 16 février 1917. A. 1917.1.181
 Trib. civ. Castres, 22 octobre 1916, B.T. 1916.13.

2° - le choc violent,

Cour de Montpellier 23 décembre 1915 A. 1916.1.172

3° - le tamponnement,

Tribunal civil de la Seine, 15 janvier 1916

4° - la secousse violente du train,

Tribunal civ. Seine, 6 mars 1916 A. 1916.1.357

5° - le déraillement,

Trib. C. Marseille, 15 octobre 1915, A.1916.1.1935

6° - la non concordance de la marchandise avec
l'acquit de la Régie,

Trib. cor. de Bayonne, 18 octobre 1915 A. 1916.1.192

7° - la perte d'un animal,

C. de Montpellier, 4 novembre 1915 A. 1916.1.57

C. de Riom, 10 avril 1916, A. 1916.1.256

8° - le défaut de surveillance d'un animal,

C. de Montpellier, 3 février 1916, A. 1916.1.289

9° - l'incendie,

C. de Poitiers, 31 janvier 1916. A. 1916.1.377

10° - le transbordement défectueux,

C. de Montpellier, 19 février 1916. An. 1916.1.98

11° - le scindement d'une expédition,

C. de Montpellier, 23 février 1917

12° - le vol prétendu mais non prouvé,

C. de Montpellier, 16 juin 1916

13° - la rupture d'une fusée d'essieu,

C. de Bordeaux, 27 mars 1916.

L'abondance de ces décisions et leur concordance
font apparaître clairement la mansuétude des juridictions
à l'égard des Compagnies de chemins de fer: mais, pour
en terminer avec le mouvement jurisprudentiel né de la

guerre, il est nécessaire de citer enfin quelques décisions favorables aux expéditeurs.

Lorsqu'il fut manifestement impossible de rattacher la faute à l'état de guerre, la responsabilité des chemins de fer fut retenue. C'est ainsi que la livraison des marchandises à un tiers étranger à l'expédition fut qualifiée de faute lourde.

Cour de Toulouse, 23 mai 1917, An. 1917.1.246.

Pareillement, certaines juridictions ne délièrent pas les Réseaux de leur obligation de surveillance: le vol prouvé par présomptions fut traité avec sévérité.

Trib. com. Perpignan, C^{ie} du Midi, 26 janvier 1915,
A. 1915.1.126

T. com. Carpentras, 13 octobre 1915, A. 1916.1.164

Trib. com. de Honfleur, 1^{er} mars 1916, A. 1916.1.280

Trib. com. Périgueux, A. 1915.1.248

CONCLUSIONS:

Aux termes de cette étude, force est de reconnaître que ni l'examen de la doctrine, ni l'exposé des décisions ne donnent une définition satisfaisante de la faute lourde.

Certains auteurs, tels que M. Josserand, recherchent un critère psychologique de la faute; mais, à dire vrai, s'ils analysent bien l'état d'esprit du coupable, on peut affirmer qu'ils ne démontrent pas en quoi consiste le degré de gravité de la faute. C'est le seul problème et leur réponse ne le résoud pas. Elle conduit même à un dilemme: doit-on reconnaître qu'il y a faute lourde, par cela même que le débiteur a enfreint les règles de la profession, sans se préoccuper des

conséquences matérielles qui en découlent; doit-on, au contraire, tenir compte exclusivement de ces dernières et de leur importance sans rechercher quelle a été la cause psychologique de la faute ? Cette dernière opinion, qui suscite l'indignation de M. Travers..... a cependant la faveur tacite de la jurisprudence et cela se comprend aisément, un expéditeur, qui confie ses marchandises aux Réseaux, ne traite qu'en vue du résultat: le transport et la remise de ses marchandises intactes et ce résultat doit être le but permanent auquel tendent les règles professionnelles.

Faute de classer celles-ci dans leur ordre d'importance à l'égard du créancier, il paraît malaisé de décider a priori que ce dernier attache plus ou moins de prix à l'exécution de telle ou telle obligation .

Aussi les juridictions continueront-elles à apprécier la diligence du débiteur en la comparant à celle d'un autre débiteur, vivant à la même époque et dans le même milieu économique, et leurs décisions seront forcément dictées par une conception a priori assez vague où perce le désir latent de laisser à la morale une place dans le domaine des contrats.