

**Les Litiges**

**de l'Automobile**

# **Livros Grátis**

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

EX VENTE A LA

**LIBRAIRIE CH. DUNOD.** quai des Grands-Augustins, 49

**OUVRAGES DE M. IMBRECQ**

L'Automobile devant la justice. Accidents. Responsabilités. Procès.  
In-8. Prix ..... 5 fr.  
Les Exoès de vitesse en automobile et leur répression. Moyens de  
se défendre. Jurisprudence. In-8. Prix ..... 2 fr.

**OUVRAGES DE M. LUCIEN PÉRISSÉ**

Automobiles sur routes. In-16, avec figures. Prix : broché, 2 fr. 50;  
cartonné..... 3 fr.  
Traction mécanique sur rails et sur routes pour les transports  
en commun. In-8. avec figures et planches, en collaboration avec  
M. R. Godfernaux. Prix ..... 5 fr.  
Les Moteurs à alcool. In-8, avec figures. Prix ..... 3 fr. 50  
Les Carburateurs. In-16, avec figures. Prix : broché, 2 fr. 50; car  
tonné. .... 3 fr.  
Le Carnet du chauffeur. Publication annuelle. 7<sup>e</sup> année. En collabora  
tion avec M. de la Valette. Prix : relié ..... 3 fr. 50

# Les Litiges de l'Automobile

I. RETARDS DE LIVRAISON — II. VICES DE CONSTRUCTION  
III. RESPONSABILITÉ DES VENDEURS ET CONSTRUCTEURS  
IV. ESSAIS ET APPRENTISSAGE  
V. RÉPARATIONS — VI. VOITURES D'OCCASION  
VII. LOCATION

*Conseils et Jurisprudence sur ces matières*

PAR.

**J. IMBRECQ**

AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE PARIS

ET

**LUCIEN PÉRISSÉ**

INGÉNIEUR-EXPERT PRÈS LES TRIBUNAUX SECRÉTAIRE DE LA COMMISSION TECHNIQUE DE L'  
« AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE

*Ouvrage suivi d'une étude des lois sur les accidents du travail et de leurs applications à  
l'automobilisme*

PARIS (VI<sup>e</sup>)

V<sup>VE</sup> CH. DUNO.D, ÉDITEUR

49, quai des Grands-Augustins, 49  
1905

## INTRODUCTION

Dans un précédent ouvrage, l'un de nous étudiait les difficultés qui naissent de l'usage de la locomotion nouvelle et principalement les règles de la responsabilité en cas d'accidents<sup>1</sup>, et déclarait alors remettre à plus tard l'examen des litiges relatifs à la vente des automobiles.

C'est cette dernière tâche que nous entreprenons aujourd'hui. Pour la mener à bien, afin que ces questions si délicates soient traitées avec tout le soin désirable, aussi bien au point de vue technique qu'au point de vue juridique, nous avons cru utile d'unir nos deux compétences et de nous prêter mutuellement l'appui d'une commune expérience. Tout ce qui a trait à l'industrie, au commerce, au négoce sous toutes ses formes de L'automobilisme, fait l'objet de ce livre.

La vente et les discussions qu'elle soulève, soit par suite des retards de livraison si fréquents, soit en raison des vices de construction si inquiétants pour l'acheteur, les motifs de résiliation, les réparations et les conditions dans lesquelles elles doivent être faites, les essais de réception des voitures et l'apprentissage du client, les principes qui doivent régir les ventes de véhicules

1. J. Imbrecq, avocat à la cour d'appel de Paris, *L'Automobile devant la justice* (accidents, responsabilités, procès). Paris, librairie V<sup>TM</sup> Dunod.

d'occasion, la location dont l'usage se répand de plus en plus, nous ont occupés tour à tour.

Notre méthode est la suivante : exposer d'abord, en termes aussi peu barbares que possible, les dispositions légales qui gouvernent la matière traitée et les commenter simplement; envisager ensuite les différentes difficultés qui peuvent se présenter dans la pratique et que l'exercice de nos professions respectives nous a fait successivement rencontrer, et en indiquer la solution; enfin rassembler la jurisprudence et la présenter avec ordre et clarté, afin que ceux qui s'y reportent y trouvent aisément et rapidement les cas qu'il cherchent.

Certes, nous ne prétendons pas avoir tout dit et tout prévu, car le domaine des contestations et des litiges est grand comme le monde, et chaque jour voit naître quelque situation nouvelle, suscite quelque cas d'un caractère spécial qu'il n'est pas toujours donné aux hommes de deviner à l'avance.

Heureux serions-nous, du moins, s'il nous était permis de penser que notre œuvre, embrassant les cas les plus fréquents, prévoyant et solutionnant les difficultés les plus courantes, peut être de quelque secours aux adeptes de la locomotion nouvelle, aux apôtres de cette industrie si française de l'automobilisme, et apporter quelque lumière à tous ceux, hommes de loi, experts ou magistrats, qui collaborent à l'œuvre idéale de la justice !

J. IMBRECQ,  
Avocat à la COUP de Paris.

L. PÉRISSÉ,  
Ingénieur-expert près les tribunaux.

# Les Litiges de l'Automobile

## PRÉLIMINAIRES

### DES DIVERSES JURIDICTIONS

*1. Avant d'entreprendre l'étude des litiges qui peuvent naître de la vente ou de la location des automobiles, et de rechercher la solution des procès qui peuvent s'élever entre vendeurs et acheteurs, nous devons donner ici quelques notions préliminaires sur l'organisation de la justice en France et notamment sur les diverses juridictions debant lesquelles ces litiges et ces procès sont appelés à se dérouler.*

#### I. — COMPETENCE

*2. Il y a en France deux sortes de juridictions ; les juridictions pénales ou de répression, chargées de réprimer les infractions aux lois, contraventions, délits ou crimes ; et les juridictions civiles, ou d'intérêts privés, dont le rôle est uniquement de statuer sur les conflits qui s'élèvent entre particuliers.*

*Des premières, juridictions d'ordre pénal, nous n'avons guère à parler ; et comme ce qui fait l'objet de cet ouvrage, ce sont des questions d'ordre privé, des contrats entre particuliers, ce sont seulement les secondes, juridictions d'ordre civil, qui nous préoccuperont.*

*3. Ces dernières comprennent : les justices de paix et les tribunaux civils ou de commerce.*

*Le juge de paix qui siège généralement au chef-lieu de canton ne connaît que des affaires de peu d'importance, n'étant compétent que jusqu'à 200 francs. C'est devant lui que, par*

#### LES LITIGES DE L'AUTOMOBILE

*exemple, un réparateur qui aura effectué de menus travaux de réparation à une voiture, appellera le propriétaire de cette voiture pour faire condamner celui-ci au paiement de sa facture<sup>1</sup>.*

*4. Les tribunaux civils et les tribunaux de commerce, composés de trois magistrats au moins, siègent généralement aux chefs-lieux d'arrondissement. Ils ont des pouvoirs fort étendus, statuant, en premier ressort, sur des chiffrés illimités; mais ils se distinguent les uns des autres en ce que les tribunaux civils sont les tribunaux de droit commun, les tribunaux ordinaires, tandis que les tribunaux de commerce sont en quelque sorte des tribunaux exceptionnels destinés spécialement à juger les commerçants. Ainsi s'agit-il d'un procès entre deux personnes non commerçantes, ou même entre personnes commerçantes, d'un procès n'ayant nullement trait à leur commerce? compétence du tribunal civil ; s'agit-il d'un procès entre un commerçant et un non-commerçant? alors faculté pour le non-commerçant de conduire l'affaire à son choix devant le tribunal de commerce ou devant le tribunal civil ; mais s'agit-il d'un procès entre deux commerçants, par exemple entre deux fabricants d'automobiles ou entre un fabricant et un intermédiaire? alors compétence indiscutable du tribunal de commerce.*

*5. En principe, le tribunal compétent est celui de l'arrondissement où habite le défendeur, c'est-à-dire celui qui est attaqué. Ainsi un constructeur de Paris a-t-il vendu une voiture à un acheteur de Tours et veut-il s'en faire payer le prix ? Il assignera ce dernier devant le tribunal de Tours. Est-ce au contraire l'acheteur de Tours qui veut attaquer en responsabilité le constructeur de Paris, il l'assignera devant le tribunal*

1. Il y a certains cas tout à fait exceptionnels où la compétence des juges de paix est plus étendue. Un projet de loi, actuellement à l'étude devant le Parlement, a pour but de l'étendre considérablement et en toutes matières.



*de la Seine. Toutefois, en matière commerciale, il y a à ce principe général quelques dérogations qui résultent de l'article 420\ du Code de commerce ainsi conçu : Le demandeur pourra assigner à son choix : devant le tribunal du domicile du défendeur, devant celui dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée, devant celui dans l'arrondissement duquel le payement devait être effectué.*

*6. Devant le tribunal de commerce comme devant le juge de paix, on peut se présenter soit en personne, soit par un simple mandataire muni d'un pouvoir sur timbre à 60 centimes et enregistré. Devant le tribunal civil le ministère d'un avoué est obligatoire pour les parties en cause. Quant au concours d'un avocat, on peut y recourir en toutes circonstances, un avocat inscrit à un barreau quelconque étant admis à plaider devant n'importe quelle juridiction française, exception faite seulement pour le Conseil d'Etat et la Cour de cassation auprès desquels sont accrédités des avocats spéciaux<sup>1</sup>.*

*7. Notons encore le tribunal des « référés ». Emanation du tribunal civil il se compose du président de ce tribunal qui se borne à ordonner des mesures d'urgence, telles qu'une expertise sur l'état d'une voiture litigieuse ou la nomination d'un séquestre, sans préjuger le fond du procès qui sera plus tard tranché par le tribunal au complet.*

## II. — MOYENS DE RECOURS

*8. Les justiciables condamnés par l'un des tribunaux que nous venons d'énumérer peuvent, suivant les cas, exercer les moyens de recours suivants: l'opposition, l'appel, le pourvoi en cassation.*

*9. OPPOSITIONS. — Tout justiciable qui ne comparait pas, soit*

1. Il y a lieu pour les plaideurs de se méfier des rabatteurs ou des agents d'affaires qui, sans appartenir à aucun barreau et sans y avoir aucun droit, prennent le titre d'avocats.

*en personne, soit par mandataire ou par avoué, selon les cas, à l'audience pour laquelle il a été cité, est jugé, et généralement condamné par défaut. Mais un jugement rendu dans ces conditions n'est pas définitif; la loi a en effet laissé à toute personne condamnée par défaut, soit au criminel soit au civil et si minime que soit la condamnation, la faculté de se présenter et de s'expliquer devant ses juges. Ce moyen s'appelle l'opposition. Il consiste dans une déclaration faite en réponse à l'acte de signification du jugement ou dans un acte notifié par huissier, soit au parquet s'il s'agit d'une condamnation pénale, soit à l'adversaire s'il s'agit d'une condamnation civile.*

*Cette formalité a pour effet d'annuler complètement le jugement rendu par défaut et de faire revenir l'affaire à une audience ultérieure devant le même tribunal où cette fois le défendeur pourra faire valoir tous ses moyens de défense.*

*Dans l'esprit de la loi, l'opposition est une garantie offerte aux justiciables afin qu'ils ne se trouvent pas surpris par des jugements qui auraient été rendus contre eux, peut-être à leur insu; mais elle est souvent employée comme moyen dilatoire par des débiteurs qui, voulant gagner du temps, se laissent d'abord condamner par défaut et font ensuite, le plus tard possible, opposition, de façon à faire durer la procédure le plus longtemps possible.*

10. APPELS. — *Il est encore une autre garantie que la loi assure aux justiciables : c'est celle de l'appel. La loi ne veut pas que, dans les cas d'une certaine importance, leur sort dépende d'un seul tribunal, et elle leur accorde un recours devant une juridiction plus élevée que celle qui les a jugés tout d'abord.*

*Au premier degré des juridictions civiles, nous avons trouvé le juge de paix, lequel, avons-nous dit, n'est compétent que jusqu'à 200 francs ; or, si le litige est supérieur à 100 francs, le juge de paix ne prononce qu'en premier ressort; et faculté est alors laissée à chacune des parties en cause, si elle n'est pas*

*satisfaite de sa décision, de porter l'affaire devant le tribunal du degré supérieur qui est le tribunal civil.*

*Les tribunaux civils et les tribunaux de commerce, dont nous avons aussi exposé le rôle, sont eux-mêmes soumis à l'appel; mais appel ne peut être interjeté de leurs décisions que si le procès roule sur un chiffre ou un intérêt supérieur à 4500 francs. Jusqu'à ce chiffre, ils sont compétents en dernier ressort. L'appel de leurs jugements est porté devant les cours d'appel, qui sont composées de cinq magistrats appelés conseillers, et devant lesquelles le ministère d'un avoué, avoué près la cour d'appel, est nécessaire <sup>1</sup>.*

*Les mêmes cours d'appel connaissent des jugements des tribunaux civils et de ceux des tribunaux de commerce.*

11. CASSATION. — *Un dernier recours est encore permis au justiciable qui estime avoir été lésé par une décision de justice rendue contre lui: c'est le pourvoi en cassation.*

*La Cour de cassation ou cour suprême, est unique pour la France et les colonies, et siège au Palais de Justice de Paris. On peut la « saisir », par voie de pourvoi, de tous les jugements ou arrêts rendus en dernier ressort; mais son rôle ne consiste qu'à interpréter la loi, et elle ne casse les décisions qui lui sont soumises que si ces décisions ont violé un texte de loi; aussi un recours en cassation n'est-il utile qu'en un certain nombre de cas fort limité.*

1. Il y a en tout vingt-sept cours d'appel qui siègent dans les villes suivantes : Agen, Aiz, Alger, Amiens, Angers, Bastia, Besançon, Bordeaux, Bourges, Caen, Chambéry, Dijon, Douai, Grenoble, Limoges, Lyon, Montpellier, Nancy, Nîmes, Orléans, Paris, Pau, Poitiers, Rennes, Riom, Rouen, Toulouse.

PREMIÈRE PARTIE

GÉNÉRALITÉS SUR LA VENTE  
DES AUTOMOBILES



## PREMIÈRE PARTIE

# GÉNÉRALITÉS SUR LA VENTE

## DES AUTOMOBILES

12. Voyons en quelques lignes ce que c'est que la vente, comment elle prend naissance, et quelles obligations elle entraîne pour le vendeur et pour l'acheteur ; nous serons ensuite bien plus à l'aise pour étudier les difficultés qui peuvent en résulter.

« *La vente*, nous dit la loi elle-même (art. 1582 du Code civil), *est une convention par laquelle l'un s'oblige à livrer une chose, et l'autre à la payer.* » Cela, nous le savions tous, n'est-il pas vrai? mais cette définition a le mérite d'être claire et précise.

13. En principe, un contrat de vente doit être passé par un acte soit notarié, soit sous seing privé ; mais en matière commerciale, et spécialement en matière de vente de meubles comme la vente des automobiles, la vente peut se passer, et, en cas de contestation, se prouver de bien d'autres manières, par exemple par une simple correspondance entre les parties, par leurs livres, et même, dans les cas où les tribunaux croiront devoir l'admettre, par la preuve testimoniale (art. 109 du Code de commerce). Quelques ventes d'automobiles se traitent par des engagements imprimés que les constructeurs ou intermédiaires font signer aux acheteurs, — que, dans ce cas, l'acheteur ait bien soin de

lire, et de lire tout entier, l'acte qu'il signe, — mais la plupart se traitent par une simple conversation à l'atelier\*, dans les bureaux ou dans un stand, conversation que les parties confirment ensuite par lettres, et en cas de contestations judiciaires postérieures, ces lettres servent de contrats écrits et sont considérées comme faisant la loi des parties'.

14. La vente est « parfaite », c'est-à-dire définitivement conclue, et l'objet vendu devient la propriété de l'acheteur, dès que l'on s'est mis d'accord sur la chose à vendre et sur le prix, même si la chose n'est pas encore livrée ni le prix payé (art. 1583 du Code civil). Ainsi, avez-vous écrit à votre constructeur que vous étiez bien d'accord avec lui pour acheter une voiture dans les conditions de sa dernière lettre? Du même coup la vente a été « parfaite »; du même coup, le contrat est passé, la voiture est devenue votre propriété même si vous n'avez pas encore payé votre prix, même si vous avez fixé la date soit du paiement, soit de la livraison à une époque ultérieure 2. La conséquence de cette règle est que si plus tard pour un motif ou pour un autre, par pur caprice ou parce que le vendeur vous aura trompé ou aura manqué à ses obligations, vous entendez renoncer à la vente et l'annuler, vous ne pourrez y parvenir que soit avec le consentement de votre vendeur, soit par une instance judiciaire. Un contrat de vente, une fois passé, ne peut plus être annulé que d'un commun accord entre les parties, ou par l'effet d'un jugement : de là les procès en résiliation de ventes, si fréquents en matière de ventes d'automobiles et dont nous allons parler plus loin.

15. Il se produit parfois que des acheteurs, regrettant une

1. Pour des raisons fiscales, il est d'usage dans la procédure de dénommer ces contrats «conventions verbales ».

2. L'usage en matière de vente d'automobiles est que l'acheteur verse le premier tiers du prix à titre d'acompte dès le jour de la commande, et le solde à l'époque de la livraison.

commande qu'ils ont faite, déclarent n'avoir pas réellement accepté cette commande et refusent de prendre livraison. A défaut d'une acceptation écrite et formelle d'un acheteur, les tribunaux peuvent être appelés à apprécier, d'après les diverses circonstances de la cause, si un contrat de vente a été passé ou non. Voici un jugement intéressant rendu sur une difficulté de ce genre. Il s'agissait d'un marché de quatre-vingts bicyclettes entre deux négociants dont l'un, le vendeur, affirmait qu'il y avait bien eu contrat de vente et l'autre le contestait. Le tribunal de commerce de Saint-Etienne, saisi du litige, a, dans les termes qui suivent, déclaré que la vente avait bien été conclue :

« Le Tribunal,

« Attendu qu'aux termes d'un exploit du ministère de l'huissier Lepaytre, de Clermont, en date du 7 octobre 1903, le Tribunal est saisi par B... et C" contre C... d'une demande en consécration et en exécution d'un marché de bicyclettes, de prise de livraison de vingt-deux bicyclettes dans un délai à impartir, et en paiement de 800 francs de dommages-intérêts et aux dépens ;

« Attendu qu'à cette demande, C... répond en soutenant qu'il n'a rien demandé ; que s'il a reçu trois bicyclettes, c'est à titre d'essai et sous réserve de passer vente dans l'avenir d'un plus grand nombre de ces engins de locomotion si le premier envoi lui donnait satisfaction ; que les trois bicyclettes expédiées étant défectueuses, non seulement il renonçait à tout projet d'acquisition nouvelle, mais laissait pour compte les bicyclettes reçues à ce jour, concluait au rejet de la demande principale de B... et C<sup>ie</sup>, et, par voie reconventionnelle, demandait que B... et C<sup>ie</sup> soient condamnés à reprendre les trois machines par eux livrées contre remboursement ou à remplacer les cadres défectueux de ces trois machines ;

« Attendu qu'il résulte de l'instruction de la cause : 1° qu'à la date du 21 janvier 1903, le voyageur de B... et C<sup>ie</sup> leur a transmis l'ordre par lui reçu de C... d'expédier à ce



dernier une série de bicyclettes pour en effectuer la livraison dans l'ordre suivant : six le 15 février 1903, six le 30 mars 1903, six le 30 avril 1903 et sept le 30 mai 1903, le tout au prix de 80 francs la bicyclette ; 2° que, dès la réception de cet ordre, soit par leur lettre du 23 janvier 1903, ils l'ont confirmé à C..., et qu'à cette confirmation ce dernier n'a rien répondu ; 3° qu'en exécution de ce marché, B... et C\* ont effectué l'ex-pédition de trois bicyclettes et que la réception de ces trois premières machines n'a été l'objet d'aucune observation ; 4° que, par carte postale du 25 juin 1903, C... reconnaît bien la réception des trois bicyclettes envoyées, mais prie de ne rien lui expédier dans l'avenir que sur sa demande, pré-textant que le temps pluvieux du mois de juin n'a pas été favorable à la vente, et autorisant d'ailleurs traite à fin d'août pour le paiement des trois bicyclettes reçues ; 5° que sur la réponse faite par B... et C<sup>ie</sup> à sa première communication, C..., par sa lettre du 30 juin 1903, change d'attitude, soutient qu'il n'a rien commandé, mais a eu simplement une conversation avec le voyageur ; puis, par sa lettre du 25 septembre 1903, affirme de nouveau, et d'une manière plus énergique, n'avoir rien commandé, insinuant qu'il ne saurait être responsable de ce que le voyageur de la maison B... et C<sup>ie</sup> prendrait ses commissions sur des enseignes, et soutenant pour la première fois, soit six mois environ après la réception de l'envoi à lui fait, que les machines comprises dans cet envoi seraient défectueuses et irrecevables ;

« Attendu qu'une condition essentielle à la validité de toute convention, c'est le consentement des parties contractantes, et qu'en thèse générale, si la preuve du consentement ne peut, en matière civile, résulter de la correspondance qu'autant que celle-ci consiste en un engagement bilatéral, en ce sens que la représentation de la lettre contenant des offres n'aurait aucun effet si on ne reproduisait pas en même temps la preuve de l'acceptation ; il convient de rappeler qu'en matière de commerce les achats et les ventes se constatent (art. 109 du Code de commerce), non seulement par tous les modes autorisés par la loi en matière civile, mais

encore par la correspondance du vendeur non contredite par celle de l'acheteur ou réciproquement, sans qu'il soit nécessaire de rapporter le consentement par écrit de celui-ci, et surtout s'il est établi qu'il a reçu sans objection une lettre confirmative, la réception sans réclamation d'une lettre confirmative constituant dans les affaires commerciales un aveu formel, quoique implicite, de l'existence de la vente alléguée et l'absence de réponse à une lettre écrite à l'occasion de relations d'affaires entamées devant être réputée valoir consentement ;

« Attendu que c'est là un point constant en jurisprudence et notamment mis en lumière par les arrêts suivants : Cour d'Agen, 17 janvier 1824 (*Dalloz pir.*, 25, 2, 34); Cour de Rouen, 9 avril 1840 (*Jur. gin.* de Dalloz, v<sup>o</sup> Vente, n<sup>o</sup>93), p. 69); Cour de Montpellier, 3 juin 1885 (*Journ. du Palais*, 1886, 1, 331); Cour de Bordeaux, 20 mai 1896 (*Journ. des Trib. de com.*, 1897, p. 700, et *Dalloz pér.*, 56,2, 219); Cour de Rouen, 19 mars 1902) *Dalloz pér.*, 1903, 2, 109); que la doctrine, en pareille matière, est d'accord avec la jurisprudence et qu'il est utile, à ce sujet, de consulter l'opinion des jurisconsultes suivants : Ruben de Couderc, *Dictionnaire de droit commercial*, t. VI, v<sup>o</sup> Vente, n<sup>o</sup> 86 ; Rousseau, *Traité de correspondance par lettres missives*, n<sup>o</sup> 73.; *Code civil annoté*, par Fuzier-Hermann, sur l'article 1101, n<sup>os</sup> 54 et suivants ; Boistel, *Droit commercial*, n<sup>o</sup> 142 ; Lyon-Caen et Renault, t.I, n<sup>o</sup> 510 ; Garsonnet, t. II, p. 336 ;

« Attendu, dans l'espèce, que non seulement le marché est prouvé par la confirmation qui en a été faite par B... et C", aux termes de leur lettre du 23 janvier 1903 et par le silence gardé sur cette lettre de confirmation par C..., mais encore par l'envoi reçu sans protestation ni réserve par G... des trois bicyclettes à valoir sur le marché, par le silence gardé sur l'envoi de la facture accompagnant l'expédition de ces trois bicyclettes, par l'autorisation de faire traite en couverture du prix de ces trois bicyclettes pour fin août 1903, et par la prière, vu l'état mauvais de la saison traversée, de n'envoyer de nouvelles bicyclettes que sur demande ;

« Attendu que ces circonstances, venant s'ajouter à l'ordre transmis à sa maison par le voyageur de B... et C<sup>ie</sup> et à la confirmation de cet ordre par B... et Cie, ont un caractère suffisant de concordance et de précision pour valoir preuve complète du marché inutilement contesté par C... ;

« Attendu, en ce qui concerne la défectuosité prétendue des bicyclettes expédiées par B... et Cie à C..., que ce dernier ne songe à se plaindre de cette défectuosité que le 25 septembre 1903, soit environ six mois après la réception de cette marchandise, alors que, dès le 25 juin précédent, il a autorisé B... et Cie à faire traite sur lui, en couverture du prix des premières machines expédiées ; que le Tribunal ne peut voir, dans cette attitude de la dernière heure qu'un expédient, imaginé pour échapper à l'exécution d'un marché considéré par C... comme onéreux par suite d'une mévente, résultat, imprévu à l'époque où ledit marché a été conclu, de l'état pluvieux de la saison au cours de l'année 1903 ;

« Attendu qu'il convient de rappeler C... au respect de ses engagements par lui contractés en même temps qu'à une plus saine appréciation de ses devoirs commerciaux, car si les prétentions mises en avant par ce dernier et sous la protection desquelles il abrite sa défense devaient recevoir accueil favorable auprès des tribunaux, il n'y aurait plus d'affaires commerciales possibles, l'acheteur ou le vendeur, suivant le cas, se trouvant livré au caprice absolu de sa partie cocontractante, qui accepterait ou refuserait l'exécution d'un marché librement consenti, suivant que ce marché serait avantageux ou onéreux pour elle ;

« Par ces motifs,

« Dit que le marché ci-dessus rappelé du 21 janvier 1903, confirmé le 24 du même mois, a lié C... et l'a obligé à prendre livraison de sa commande, l'absence de réponse à ladite lettre de confirmation du 28 janvier 1903 devant être réputée valoir consentement ; dit que la protestation soulevée seulement le 25 septembre 1903, soit plusieurs mois après la livraison, contre la qualité prétendue défectueuse de la marchandise expédiée, est tardive et considérée comme non

avenue ; qu'au surplus, les vices allégués ne constituant, s'ils existaient réellement, que des vices apparents auraient dû être dénoncés dès la réception de la marchandise, et que la plainte tardive formulée à leur sujet est irrévocable par application de l'article 1632 du Code civil; en conséquence, condamne C... à prendre livraison des bicyclettes restant à livrer pour en payer le prix à l'échéance de la facture, et dit qu'à titre de sanction à la condamnation qui précède, C..., dans le cas où il persisterait dans son refus de se livrer, est d'ores et déjà condamné, après l'expiration d'un délai d'un mois à partir de la signification du présent jugement qui lui est octroyé à titre de délai de grâce pour prendre livraison, à payer à B... et Cie une indemnité de 350 francs ;

« Rejette comme non justifiées ni fondées la demande reconventionnelle de C..., ainsi que la demande d'expertise par lui sollicitée ;

« Et condamne ledit C... aux dépens de l'instance qui comprendront l'enregistrement des lettres versées aux débats. » | (Trib. de com. de Saint-Étienne, 26 novembre 1903.)

16. *Le vendeur est tenu d'expliquer clairement ce à quoi ils' oblige. Tout pacte obscur ou ambigu s' interprète contre le vendeur. (Art. 1602 du Code civil.)* Ainsi donc si une clause d'un contrat entré, vendeur' et acheteur n'est pas claire, et qu'aucun usage bien établi ne puisse en donner la solution, c'est en faveur de l'acheteur qu'elle devra être interprétée. Ajoutons d'ailleurs qu'en un tel cas, il appartient aux tribunaux de rechercher quelle a pu être la commune intention des parties et de rendre une décision équitable plutôt que de s'attacher au sens strict des mots.

17. En dehors de toutes conventions spéciales à cet égard, le vendeur a deux obligations principales qui découlent de la

vente elle-même : celle de « délivrer », ou autrement dit de livrer la chose vendue, et celle de la « garantir ».

La délivrance ou livraison consiste dans la mise de l'objet vendu en la possession de l'acheteur ; elle doit avoir lieu sans retard s'il n'en est autrement convenu ; au cas où l'objet vendu n'est pas encore prêt, les parties doivent se mettre d'accord sur la date de livraison ; c'est ce qui se passe généralement en matière de vente d'automobiles, et nous verrons à quoi le vendeur s'expose quand il se rend coupable de retard dans la livraison.

18. Où la livraison doit-elle se faire ? A défaut de stipulation contraire, au lieu où se trouvait l'objet vendu lors de la vente. Habitez-vous Nancy et commandez-vous une automobile à un constructeur de Paris ? C'est à Paris que le constructeur devra vous livrer la voiture ; et par conséquent le transport de Paris à Nancy, soit qu'il s'effectue par le train, soit qu'il se fasse par la route, sous la conduite d'un mécanicien du constructeur, sera à votre charge. Si vous entendez que la voiture vous soit livrée chez vous, à Nancy, et sans frais à votre charge, vous devrez le stipuler expressément dans le contrat de vente ou la correspondance.

19. L'obligation pour le vendeur de livrer la chose comporte celle de livrer les accessoires et tout ce qui est destiné au service, à l'usage de cette chose (art. 1615). Évitions la confusion des termes, et n'entendons pas ici par « accessoires », mot employé par le Code, les accessoires d'une voiture automobile, tels que lanternes, phares, etc. ; ces objets ne font pas nécessairement partie intégrante de la voiture ; nous verrons par contre que dans ces accessoires indispensables dont parle la loi, il faut comprendre les pièces administratives dont la possession est nécessaire à l'acheteur pour qu'il puisse se servir de son automobile ; l'absence de ces pièces pourrait donner lieu à une résiliation de vente.

20. L'acheteur aussi a des obligations : celle de payer le prix, et de le payer au jour convenu ; et s'il n'a pas été convenu d'une date à cet effet, il doit payer au moment et au lieu de la prise de livraison.

Si l'acheteur ne paye pas, le vendeur se trouve alors délié de son obligation de livrer ; et même dans le cas où il aurait accordé à l'acheteur un délai pour le paiement, il ne serait plus obligé à livrer, si, depuis la vente, l'acheteur était tombé en faillite ou en état de déconfiture, en sorte que le vendeur se trouverait en danger imminent de perdre le prix, à moins que l'acheteur ne lui donnât caution (art. 1613 du Code civil).

Si l'acheteur ne paye pas le prix, le vendeur peut demander la résolution de la vente ( art. 1654 du Code civil).

21. Tels sont les principes qui régissent les rapports entre vendeurs et acheteurs ; ils sont confirmés par un autre, d'ordre plus général, qui domine toute notre matière et dont tout ce que nous allons dire des cas de résiliation de ventes d'auto mobiles ne constitue que des applications spéciales; c'est celui contenu dans l'article 1184 du Code civil, ainsi conçu :

*La condition résolutoire est toujours sous-entendue dans les contrats synallagmatiques, pour le cas où l'une des deux parties ne satisfera point à son engagement.*

*Dans ce cas, le contrat n'est pas résolu de plein droit. La partie envers laquelle l'engagement n'a pas été exécuté a le choix ou de forcer l'autre à l'exécution de la convention lorsqu'elle est possible, ou d'en demander la résolution avec dommages-intérêts.*

*La résolution doit être demandée en justice, et il peut être accordé au défendeur un délai selon les circonstances.*

Cette disposition, qui comprend, hélas! trop d'expressions barbares, peut se traduire ainsi : lorsqu'un contrat a été passé entre deux personnes qui ont pris chacune des enga-

gements, par exemple entre un constructeur qui s'est engagé à livrer une automobile et un client qui s'est engagé à la payer, il est sous-entendu, il va de soi, qu'au cas où l'un des deux manquerait à ses engagements, l'autre aurait le droit de faire résoudre le contrat; seulement cela ne se ferait pas tout seul; il appartiendrait à celui qui n'aurait pas obtenu satisfaction, s'il entendait faire résoudre le contrat, de le demander en justice, et il pourrait demander en même temps des dommages-intérêts.

Par contre, le juge peut, selon les circonstances, accorder délai à celui qui est poursuivi en résolution du contrat.

Connaissant ainsi les régies générales du contrat de vente et les obligations des vendeurs et des acheteurs, nous pouvons maintenant aborder l'examen des difficultés auxquelles la vente des automobiles donne lieu et spécialement les motifs de résiliation dont l'acheteur peut être amené à se prévaloir.

DEUXIÈME PARTIE

DIFFICULTÉS

ENTRE

**VENDEURS ET ACHETEURS**

(Motifs de résiliation)



## DEUXIÈME PARTIE

### DIFFICULTÉS

ENTRE

## VENDEURS ET ACHETEURS

### (Motifs de résiliation)

*22. Les difficultés qui surgissent entre vendeurs et acheteurs d'automobiles ont généralement pour causes : des retards de livraison, des vices de construction, ou l'absence de certaines pièces administratives : chacune de ces situations, qui peut en certains cas donner lieu à des demandes de résiliation de ventes, va faire l'objet d'un chapitre spécial.*

### CHAPITRE PREMIER

#### RETARDS DE LIVRAISON

33. Presque toutes les personnes qui achètent des automobiles stipulent un délai de livraison. Elles demandent que les voitures leur soient livrées tout de suite, ou bien dans un mois, par exemple, ou bien à telle ou telle époque plus ou moins éloignée mais nettement déterminée.

Le vendeur qui accepte le marché dans ces conditions-là est dès lors astreint à donner satisfaction à son client à la date convenue ; et, s'il ne le fait pas, il manque à l'une de ses

obligations, il tombe sous le coup de l'article 1184 du Code civil que nous venons de citer, et aussi sous le coup plus spécialement encore des articles 1610 et 1611 que voici :

ART. 1610. — *Si le vendeur manque à faire la délivrance dans le temps convenu entre les parties, l'acquéreur pourra à son choix demander la résolution de la vente ou sa mise en possession si le retard ne vient que du fait du vendeur.*

ART. 1611. — *Dans tous les cas, le vendeur doit être condamné aux dommages et intérêts, s'il résulte un préjudice, pour l'acquéreur, du défaut de délivrance au terme convenu.*

24. Vous le voyez, aux termes de l'article 1610, si le constructeur ne délivre pas la voiture dans le temps convenu, c'est-à-dire à l'époque pour laquelle il l'a promise, le client peut demander la résolution de la vente, et il l'obtiendra du tribunal, si toutefois (car il y a un si) ce retard peut être imputable au constructeur.

Or voilà précisément ce qui donne lieu à des procès et à des discussions sans fin, ce dernier membre de phrase; et c'est de lui que résulte la jurisprudence si variée que nous aurons à examiner bientôt ! La loi dit que la vente ne devra être résolue que s'il y a faute du vendeur, si le retard peut lui être imputé ; mais qui dira s'il y a faute du vendeur et si réellement le client est fondé à lui reprocher ce retard? Les tribunaux, seuls et en cela ils ont un pouvoir d'appréciation dont ils usent d'une façon assez large.

Ainsi, lors des débuts de l'industrie automobile, les commandes affluaient tellement chez les constructeurs, que ceux-ci débordés livraient toujours avec des retards considérables; de plus, leur inexpérience relative et le manque d'ouvriers rompus au métier étaient pour eux des causes de surprises, de déceptions, d'accidents qui mettaient entraves à leurs travaux et les empêchaient d'arriver à temps; eh bien! à ce moment-là les tribunaux se sont montrés très favorables aux constructeurs, ils ont estimé que, en raison de la toute nou-

veauté de cette industrie, les clients ne devaient pas se montrer trop exigeants et ont accordé aux vendeurs des délais assez considérables.

Mais peu à peu ils sont revenus de cette manière de voir, et s'ils ne se montrent pas encore très rigoureux pour les constructeurs, ils ont une tendance à dire que ceux-ci doivent tenir strictement leurs engagements et être prêts à l'heure ; et ils prononcent assez aisément les résolutions de ventes demandées en raison de retards de livraison.

25. Bien souvent, généralement même, pour ne pas dire presque toujours, le constructeur a fait verser à son client un acompte: la résiliation de la vente, prononcée par un tribunal, aura pour effet non seulement de mettre fin au contrat et de dispenser ainsi l'acheteur de payer le solde du prix, mais aussi, et ce n'est que justice, d'obliger le vendeur à restituer l'acompte qu'il aura reçu avec les intérêts de droit.

26. Heureux encore pour ce dernier s'il s'en tire à si bon compte ; car très souvent il sera en outre condamné à payer des dommages-intérêts à son client. Les dommages-intérêts seront même alloués à celui-ci, si, par suite du retard de livraison, il a subi un préjudice, et ils peuvent être alloués aussi bien si le client obtient la résolution de la vente que s'il persiste dans l'exécution du contrat et tient à avoir la voiture.

27. C'est encore aux tribunaux qu'il appartient d'apprécier si, par suite du retard, l'acheteur a subi un préjudice; quelquefois ce préjudice sera grave, par exemple s'il s'agit d'un négociant qui devait, avec la voiture par lui achetée, entreprendre une tournée commerciale ainsi retardée, ou s'il comptait, en raison de l'époque favorable à laquelle il devait se voir livrer la voiture, la revendre avec un joli profit qui, par suite du retard, lui échappe, ou s'il avait l'intention de l'exposer à son stand dans une exposition, comme spécimen

de son genre de représentation ; il sera moindre, mais existera encore et devra être évalué par les juges, si l'acheteur comptait avoir sa voiture par exemple pour accomplir une randonnée au cours et à l'occasion de ses vacances et que, cette voiture lui ayant été livrée trop tard, il a dû renoncer à ses projets et a vu compromises toutes ses parties de plaisir; enfin il y a des cas où les tribunaux estimeront que le préjudice subi par l'acheteur est nul, et que celui-ci n'a dès lors droit à aucune espèce de dommages-intérêts. Tout cela dépend des circonstances en même temps que de la libre appréciation des magistrats, comme la jurisprudence que nous examinerons plus loin nous le fera voir.

28. On a vu, par la lecture de l'article 1610, que l'acheteur qui a à se plaindre d'un retard de livraison n'a pas pour unique moyen une demande de résiliation de la vente; il peut aussi bien, les lois lui en laissant le choix, exiger l'exécution de la vente et sa mise en possession ; et même, en agissant ainsi, il peut faire condamner son vendeur à des dommages-intérêts s'il a, par le fait du retard, subi un préjudice.

Voici ce qui se passe le plus souvent : les acheteurs d'automobiles victimes d'un retard préfèrent maintenir le contrat de vente si, au moment où leur vendeur offre de leur livrer la voiture, ils sont encore dans la belle saison et peuvent ainsi en tirer parti, et en ce cas ils se bornent à demander des dommages-intérêts plus ou moins élevés ; mais ils ne manquent pas de plaider en résiliation si la voiture leur est offerte tellement tard qu'ils n'ont presque plus de chances de pouvoir s'en servir ; et ils sont d'autant mieux fondés à prendre cette décision que lorsqu'un hiver s'est écoulé, la voiture de l'année précédente est déjà démodée et ne répond plus à leurs vœux et à leur ambition d'avoir une automobile dernier cri.

29. Bien des constructeurs, au lieu de fixer nettement la

date de livraison, emploient des formules vagues, imprécises: ils disent par exemple : je vous livrerai « fin mars », ou « dans trois mois *environ* », ou « dans six mois *si possible* ». Que faut-il penser de semblables clauses? La jurisprudence que nous citons plus loin répondra à cette question dans une certaine mesure. Notre opinion est que ces formules doivent certainement avoir pour effet de laisser aux constructeurs une certaine latitude, mais non trop grande. Ainsi nous estimons que si une livraison a été promise pour « fin de mois » \* l'acheteur ne pourra pas l'exiger avant le dernier jour du mois ; que si elle a été promise dans un délai approximatif à l'aide du mot « environ », ce mot pourra permettre au constructeur de prolonger un peu le délai, et d'une façon proportionnelle, par exemple, en ajoutant quinze jours à un délai de trois mois, six semaines à un délai de cinq mois, deux mois *tout au plus* à un délai de six mois; la réserve de « si possible » nous paraît devoir être interprétée de la même façon.

30. Parfois le constructeur aura fait signer à l'acheteur une formule imprimée aux termes de laquelle il ne garantit pas la date de la livraison et ne devra être tenu d'aucuns dommages-intérêts en cas de retard. Cette clause a été déclarée valable par la jurisprudence, mais à condition que le vendeur n'en abuse pas et ne dépasse pas les limites raisonnables; en cas de litige, les tribunaux auraient à apprécier d'après les circonstances si le constructeur n'a pas été négligent à l'excès et ne s'est pas ainsi rendu responsable du préjudice que, par suite de ce retard imputable à sa faute, subit l'acheteur.

31. Ce qui se produit souvent, c'est qu'un acheteur, après avoir donné des ordres et fourni un devis à son constructeur, change d'avis et au cours du délai imparti pour la livraison lui commande certaines modifications importantes ou de détail, comme un autre mode d'allumage, une force en chevaux supérieure, une carrosserie différente. Qu'il en soit bien con-

vaincu, s'il vient un jour à se plaindre auprès de son constructeur du retard de la livraison, celui-ci ne manquera pas d'attribuer ce retard aux modifications exigées par l'acheteur, et dans bien des cas il aura raison.

Nous invitons donc les acheteurs qui ont l'humeur versatile (et. ceux-là sont nombreux) à bien spécifier dans leur correspondance que leurs ordres ne doivent pas avoir pour effet de reculer la date de livraison, ou bien, s'ils consentent à ce que cette date soit reculée, à la faire déterminer de nouveau afin qu'il n'y ait pas lieu plus tard à contestation.

32. *Mises en demeure.* — L'acheteur qui, à l'époque convenue pour la livraison, ne recevra pas satisfaction, fera bien de mettre son vendeur en demeure; cette formalité est nécessaire pour lui donner droit à des dommages-intérêts et pour faire courir à son profit les intérêts des sommes qu'il a pu verser à titre d'acomptes.; elle est parfois très utile pour l'obtention de la résiliation de la vente elle-même, car en l'absence de mise en demeure, les tribunaux peuvent, usant de leur pouvoir d'appréciation, dire que les délais de livraison ont été ! prorogés par une sorte d'accord tacite.

La mise en demeure peut se faire par un exploit d'huissier (sommation de délivrer la chose vendue) ou même par simple lettre recommandée dont l'acheteur a soin de garder le reçu ; des réclamations pressantes ou réitérées de l'acheteur peuvent même en certains cas en tenir lieu.

33. *Intermédiaires.* — Les règles qui précèdent s'appliquent aussi bien aux intermédiaires qu'à toutes autres personnes ; elles s'appliquent à leur profit s'ils sont eux-mêmes victimes de retards de la part des constructeurs, à leur détriment s'ils ne peuvent livrer à temps les voitures qu'ils ont vendues à leurs clients.

En général, les intermédiaires à qui des automobiles ne

sont pas livrées aux époques convenues\* subissent un préjudice considérable puisqu'ils souffrent dans leurs intérêts) commerciaux, dans la gestion de leurs affaires; ils doivent donc être largement dédommagés par les constructeurs retardataires; mais, d'autre part, les tribunaux leur accordent parfois la résiliation moins aisément qu'à de simples acheteurs particuliers, parce qu'ils sont supposés être au courant des usages de la construction automobile et avoir pu prévoir, mieux que les novices de l'automobilisme, les aléas et les à-coups de cette industrie spéciale.

Le cas suivant peut même fort bien se produire : qu'un intermédiaire ait vendu à un acheteur une voiture de la marque X..., que le constructeur X... n'ayant pas livré cette voiture à temps, l'acheteur fasse prononcer la résiliation de la vente aux torts de son vendeur qui est l'intermédiaire, et que celui-ci ne puisse, lui, obtenir la résiliation contre le constructeur et se voie ainsi obligé de conserver pour compte la voiture qu'il avait achetée dans l'intention\* de la revendre avec bénéfice.

Le moyen, pour un intermédiaire, comme pour quiconque veut revendre une voiture qu'il a commandée, d'éviter une telle mésaventure, est de ne rien promettre à son acheteur de plus que ce qui lui a été promis à lui-même par le constructeur.

34. *Cas de force majeure, grèves, etc.* — Il pourra se faire que le vendeur, en retard quant à la date de livraison, invoque à titre d'excuse certaines circonstances indépendantes de sa volonté et qu'il prétendra être la cause de son retard, par exemple un incendie qui aurait dévoré ses ateliers, détruisant ses voitures ou son matériel, ou bien une grève qui aurait éclaté parmi ses ouvriers ou parmi ceux des fournisseurs à qui il s'était adressé.

De telles circonstances ont-elles pour effet de délier le con-

s tracteur des engagements qu'il a pris et par là même d'interdire à l'acheteur de se prévaloir du retard pour obtenir la résiliation de la vente ou des dommages-intérêts ?

Observons tout d'abord que le constructeur ou le vendeur qui invoquerait un tel prétexte aurait à faire la preuve non seulement qu'un incendie ou une grève s'est bien déclaré chez lui, mais encore que cet incendie ou cette grève ou toute autre circonstance a bien été la cause du retard, qu'il y a entre cet événement et le retard de livraison un lien de cause à effet.

À supposer qu'il fasse cette preuve, sera-t-il par là déchargé de ses obligations et placé à l'abri des réclamations de l'acheteur ? Nous citons plus loin (p. 35) un jugement du tribunal de commerce de la Seine qui a refusé de voir dans un incendie un cas de force majeure suffisant pour dégager un constructeur de ses engagements.

En ce qui concerne la grève dans l'industrie automobile, aucune jurisprudence n'est encore établie; mais certains événements récents nous obligent à envisager ici la question.

Gomme l'article 1610 du Code civil n'admet le droit de résiliation pour l'acheteur qu'au cas où le retard ne vient que « du fait du vendeur », il y a lieu d'estimer que lorsqu'une grève aura été cause d'un retard de livraison, si cette grève ne doit pas être attribuée à la faute dudit vendeur, celui-ci devra être déchargé de son obligation de livrer à l'époque convenue.

Mais ce principe ne doit pas être trop largement interprété; et nous pensons que le vendeur qui se voit immobilisé par une grève doit faire tout son possible pour parer aux conséquences de cette grève et pour éviter que son acheteur en souffre. Faute par lui d'avoir pris ces précautions, il ne serait pas fondé à se retrancher derrière le motif de la grève pour ne pas livrer à l'époque convenue.



Ainsi, une grève éclate-t-elle chez le constructeur même à qui a été commandée une voiture? Ce constructeur a l'obligation d'en aviser l'acheteur en temps utile, afin de lui permettre, si la voiture n'est pas encore commencée, de donner sa commande ailleurs, ou, si la voiture est déjà commencée, de prendre ses dispositions et, s'il le juge à propos, de faire des réserves au sujet du retard éventuel ; il serait injuste, en effet, que, parce qu'une grève éclate chez son vendeur, l'acheteur soit complètement lié envers celui-ci, immobilisé comme lui, et contraint d'attendre, sans moyen de transaction possible, que le bon vouloir des ouvriers ou du patron finisse par rétablir le travail ; nous considérons cette obligation pour le constructeur victime d'une grève d'aviser son acheteur en temps utile, comme essentielle. De plus, le constructeur devra faire son possible pour faire face quand même à ses commandes, au besoin en faisant appel au concours d'un de ses collègues ou en se procurant un personnel nouveau. A défaut de ces soins, il pourrait être déclaré responsable du retard vis-à-vis de son acheteur.

La grève, au contraire, a-t-elle éclaté, non chez le constructeur même chargé de l'exécution de la voiture, mais chez des fournisseurs ou intermédiaires à qui il s'était lui-même adressé, comme son fondeur ou son carrossier? Il a alors encore l'obligation de tout faire pour éviter à son acheteur les conséquences de la grève ; pour cela, si la grève est un cas isolé, il s'adressera à un autre fournisseur, et si la grève est générale, pour Paris par exemple, à un fournisseur de province, et même, si la grève se répand sur toute la France, tout regrettable que cela soit, à des fournisseurs étrangers.

En cas de conflit et de procès entre le constructeur et l'acheteur, il appartiendra aux tribunaux d'apprécier si le constructeur n'a rien à se reprocher, s'il a bien fait tout ce qui était en son pouvoir pour assurer l'exécution de ses commandes, et dans quelle mesure l'acheteur est fondé à demander

la résiliation de la vente ou des dommages-intérêts pour cause de retard de livraison\*.

Si, au lieu de fixer nettement une date, le constructeur avait simplement employé les termes « si possible » ou « environ », le délai devrait être prolongé du fait de la grève, mais, ainsi que nous l'avons vu plus haut, dans une mesure raisonnable.

#### JURISPRUDENCE

35. *Arrêts de principe.* — Citons d'abord deux arrêts qui, leurs dates seules l'indiquent, n'ont pas été rendus en matière de vente d'automobiles, mais qui n'en présentent pas moins ici un très vif intérêt, parce qu'ils émanent de la Cour de cassation, qu'ils contiennent des dispositions générales applicables à toutes les demandes de résiliation pour cause de retard de livraison, qu'ils font jurisprudence et pourront être invoqués utilement, selon les cas, tantôt par les chauffeurs mécontents, tantôt par les constructeurs qui se croiront injustement assignés en résiliation :

« Lorsque la résiliation d'une vente est demandée pour retard dans la livraison, non en vertu d'une clause spéciale

1. Le système que nous préconisons ici est conforme à celui généralement adopté en matières autres que celle de l'automobilisme.

Nous extrayons en effet de Dalloz les considérations suivantes :

< La résolution de la vente ne doit pas être prononcée en faveur de l'acheteur lorsque le défaut de livraison ne provient pas du fait du vendeur, mais est le résultat d'un cas fortuit ou de force majeure.

«*Toutefois*, la force majeure ne peut dégager le vendeur de ses obligations que si elle en a rendu l'exécution absolument impossible ; il ne suffit pas qu'elle l'ait rendue seulement plus difficile. De nombreuses applications de cette règle ont été faites par la jurisprudence, notamment à propos des entraves apportées à l'exécution des marchés par la guerre ou par des grèves. » (*Supplément au Répertoire de Dalloz, v° Vente, n° 331.*)

Il a ainsi été jugé : 1° Que le constructeur de navires qui a promis de livrer à date fixe un bâtiment prêt à naviguer sous peine de payer à l'acheteur une certaine somme par jour de retard, ne peut, pour s'exonérer de la peine stipulée, invoquer comme force majeure ni la rigueur de l'hiver, qui aurait retardé ses travaux, ni la négligence de l'industriel qui, aux termes du marché, devait fournir la machine et qui ne l'a pas livrée en temps utile. (Cour d'appel de Rennes, 5 juin 1871.)

2° Que la grève relative à l'extraction de la houille ne peut être considérée comme un cas de force majeure dispensant le vendeur d'agglomérés de charbon

de la convention, mais en vertu des dispositions générales de la loi, il appartient au juge du fait d'apprécier si, dans les circonstances de la cause, la résolution doit être prononcée. » (Cour de cassation, Ch. civ., 20 octobre 1886; *Dalloz pér.*, 1887, 1<sup>re</sup> partie, p. 87.)

Les juges du fond refusent à bon droit de prononcer la résiliation d'un marché à raison du retard apporté à son exécution par le fait de l'une des parties et de condamner cette partie à des dommages-intérêts comme conséquence de la résiliation, lorsque, d'une part, il était stipulé, dans le marché lui-même, que les livraisons seraient susceptibles de subir certains retards, sous la seule condition d'une clause pénale déterminée, et, d'autre part, que le retard qui s'est effectivement produit n'a pas été assez considérable pour entraîner une autre sanction ; en statuant ainsi, les juges ne font qu'user du pouvoir d'appréciation qui leur appartient. (Cour de cassation, Ch. civ., 7 août 1894 ; *Dalloz pér.*, 1895, 1<sup>re</sup> partie, p. 108.)

\*

36. Passons maintenant aux espèces qui nous touchent de plus près, celles dans lesquelles les procès roulaient sur des ventes d'automobiles; et voyons successivement : les cas où les tribunaux ont accueilli les demandes de résiliation formées par les clients; les cas où ils les ont rejetées.

*Cas où le retard de livraison a entraîné la résiliation de la vente*

37. 1<sup>o</sup> Le 7 Juillet 1900, un magistrat de Mâcon com-  
de livrer les quantités promises. (Trib. de com. de Bruxelles, 20 janvier 1890, aff. de Page; *Dalloz pér.*, 91, 3, 24.)  
3<sup>o</sup> Que le vendeur de houille ne saurait se dispenser de livrer les quantités, qu'il s'est engagé à fournir, sous le prétexte de la grève survenue dans les houillères où il devait s'approvisionner ; il est en faute de ne pas s'être assuré, par traité, pour la période de livraison, la possession des marchandises qu'il s'obligeait à livrer. (Trib. civ. d'Hazebrouck, 18 janvier 1890. aff. Decroix ; *Dalloz pér.*, 91, 3, 24.)

mandait à la Société H... et C<sup>ie</sup> une voiturette, que cette Société s'engageait à lui livrer « fin juillet », et il versait dès lors un acompte de 1 800 francs sur le prix convenu.

L'automobile n'ayant pu être livrée le 31 juillet, notre magistrat intenta devant le tribunal civil de la Seine une demande en résiliation de vente, basée sur le retard de livraison, et en restitution de l'acompte versé. La Société soutint, de son côté, qu'il n'avait pas été convenu d'une date fixe, mais simplement d'une époque approximative, l'usage constant en pareille matière étant de laisser au vendeur une certaine latitude, et demanda le maintien de la vente.

C'est à l'acheteur que le tribunal donna gain de cause ; il le fit avec les motifs suivants :

« Attendu que A... n'était point tenu d'attendre encore pendant un temps indéterminé, et que c'est à bon droit qu'il demande aujourd'hui la résiliation du contrat aux torts de la Société;

« Attendu que vainement celle-ci oppose des usages qui ne sauraient être utilement opposés à A... ; que, dans ces conditions, il échet, indépendamment de la résiliation qui va être prononcée, de condamner la Société défenderesse à restituer la somme de 1800 francs qui lui a été versée par A..., avec les intérêts légaux de ladite somme, à partir du 7 juillet 1900, pour tous dommages-intérêts. »

M. A... avait aussi demandé des dommages-intérêts; les juges les lui ont refusés, parce qu'il ne justifiait pas avoir subi un préjudice. (Trib. civ. de la Seine, 6<sup>e</sup> Ch., 2 avril 1901.)

38. 2<sup>o</sup> M. L... avait chargé M. K..., constructeur, de lui construire, pour l'ouverture du Salon du Cycle et de l'Automobile de 1901, dix motocyclettes conformes au brevet dont il était, lui L..., propriétaire, et qu'il devait exposer dans son stand.

Comme le 10 décembre 1901, jour de l'ouverture du Salon, K... ne pouvait livrer à son acheteur qu'une seule motocy-

dette, et encore incomplète, celui-ci l'assignait devant le tribunal de commerce de la Seine en résiliation du contrat, en restitution des acomptes versés et en 5000 francs de dommages-intérêts, et ce tribunal, au mois de mars 1902, faisait droit à la demande sur tous les points, sauf qu'il fixait à 1000 francs seulement, au lieu de 5 000 demandés, le chiffre des dommages-intérêts dus pour le préjudice commercial qu'avait éprouvé M. L... par suite de l'absence à son stand des machines sur lesquelles il avait été en droit de compter.

39. 3° Saisi d'une demande de résiliation pour retard de livraison, le tribunal de commerce de Nantes a dû juger que le mot « environ » pour fixer approximativement le délai de livraison d'une automobile, alors même que des modifications de détail ont été demandées par l'acheteur, ne saurait avoir) pour effet de reporter la date de la livraison à plus d'un mois.,

Et dans le même procès, ce tribunal, saisi aussi d'une demande de dommages-intérêts, s'exprimait ainsi : « Il importe peu qu'il s'agisse d'un retard dans la livraison d'un objet de luxe ou d'agrément et par suite de la privation momentanée d'un plaisir sur lequel l'acheteur était en droit de compter. Il convient seulement de tenir compte, pour évaluer la réparation due, du caractère spécial du préjudice causé. » (Trib. de com. de Nantes, 5 mai 1901.)

40. 4° C'est absolument dans le même esprit que statuait, le 11 décembre 1903, le tribunal de commerce de Marmande.

M. G... avait commandé à X..., une automobile dont il comptait se servir pendant l'époque des vacances, et, après plusieurs hésitations dans sa correspondance, X... lui avait promis la livraison pour le 10 août.

N'ayant encore rien reçu le 18 août, M. G... adressait une sommation à X..., et lui demandait soit la livraison immédiate, soit la résiliation de la vente. X... déclarait alors

accepter la résiliation, et les deux parties se trouvaient ainsi d'accord. Mais M. C... voulait quelque chose de plus; il se prétendait lésé par le retard de son vendeur, et lui demandait en conséquence des dommages-intérêts. M. X... ayant refusé,; on plaida; et ce fut le client, M. C..., qui eut gain de cause. Le tribunal, dans un jugement qu'il est bon de reproduire en partie, lui alloua 500 francs :

« Attendu qu'un engagement pris envers un touriste ou un sportsman doit être aussi bien respecté qu'un engagement pris envers un fabricant d'automobiles;

« Attendu que X... n'a pas tenu ses engagements et qu'il doit supporter les conséquences de l'inexécution de la clause qui l'obligeait à livrer le 10 août; que d'ailleurs, en matière de ventes d'automobiles, la date de livraison a plus d'importance qu'en bien d'autres matières; que, en effet, l'époque où le tourisme peut produire tout son charme est limité aux quelques mois de la belle saison et des vacances, que si l'on peut voir de nombreuses voitures automobiles sillonner les routes de juin à septembre, on en voit beaucoup moins en octobre et pas du tout en hiver;

« Attendu, d'autre part, que la technique de l'automobilisme est en continuel enfantement; que dans cette jeune industrie les perfectionnements sont incessants ; que pour ces diverses causes, telle machine faisant prime en 1902 était délaissée en 0903...»(Trib.de com.de Marmande,11 décembre 1903.)

41. 5° M. S..., de Bordeaux, avait acheté à M. C..., le représentant d'une maison allemande à Paris, une automobile de 30 000 francs ; il lui versait dès la commande, conformément à l'usage, un acompte de 10 000 francs, et la date de livraison était fixée au courant de juillet 1903.

Or, le 9 septembre, M. S...,n'ayant encore rien reçu, assignait son vendeur devant le tribunal de commerce de la Seine en résiliation de vente.

A cette demande, M. G... répondait en invoquant, d'une

part, l'incendie des usines de la Société de construction allemande, qui, à son sens, constituait un cas de force majeure; d'autre part, l'usage qui voudrait, disait-il, que dans l'industrie automobile on se montrât large et qu'on tînt compte des difficultés de construction.

Le tribunal a fait droit à la demande de l'acheteur, et répondu aux prétentions de M. C... dans les termes suivants :

« Attendu que C... ne prouve pas que l'incendie des usines qu'il invoque comme excuse ait été la cause déterminante du retard; que, d'ailleurs, l'incendie ne constitue un cas de force majeure qu'exceptionnellement;

« Attendu que les difficultés de fabrication que l'industrie automobile a pu présenter dans ses débuts et qui peuvent encore se présenter pour elle aujourd'hui ne sauraient avoir pour effet de créer au profit des fabricants une situation privilégiée ni les exonérer de leurs manquements à leurs obligations; qu'il y a, au contraire, d'autant plus d'urgence à ce que la livraison des automobiles se fasse exactement que c'est surtout pendant la belle saison et pendant un temps limité que l'automobile présente de l'intérêt... » (Trib. de com. de la Seine, 1904.)

La vente passée entre M. S... et M. C... a donc été résiliée, et M. C... condamné à restituer à son client l'acompte de 10 000 francs qu'il en avait reçu.

42. 6° A la date du 12 novembre 1903, le tribunal de commerce de la Seine a rendu le jugement suivant, qui expose les circonstances de la cause :

« Le Tribunal, « Sur la résiliation de la vente et sur le remboursement de 7120 francs :

« Attendu qu'il est établi que, par contrat du 24 décembre 1902, l'Auto-Palace a fait commande à l'Auto-Générale de quatre châssis, avec moteurs de 11 chevauxMors, type 1903,

moyennant le prix convenu de 10670 francs l'un, sur lequel elle a versé une somme totale de 7120 francs ; que les châssis étaient livrables, deux *en mai* et les deux autres *en juin*; que ces délais sont expirés; qu'une mise en demeure de l'Auto-Palace, faite *en juin 1903* d'effectuer la livraison, est demeurée sans résultat;

<< Qu'il est constant que la Compagnie défenderesse a ainsi manqué aux engagements qu'elle avait pris envers la demanderesse; qu'il y a lieu de prononcer la résolution, aux torts et à la charge de l'Auto-Générale, des conventions susvisées et, par voie de conséquence, d'ordonner le remboursement de la somme de 7120 francs, versée en compte sur le marché, sans s'arrêter, ni avoir égard aux offres de l'Auto-Générale;

« Sur 5 000 francs de dommages-intérêts :

« Attendu que, si l'Auto-Générale, pour échapper à la réparation du préjudice causé à la Société demanderesse, par suite de la non-exécution de sa part des conventions précitées, oppose un paragraphe de son marché, lequel stipule notamment que le défaut de livraison à l'époque indiquée ne pourrait donner lieu à aucune indemnité de sa part, il convient de remarquer que cette clause, par laquelle l'Auto-Générale entend s'exonérer de sa faute, n'est applicable qu'au cas où, si tardive qu'elle soit, une livraison aurait été effectuée et acceptée; qu'il n'en est pas de même en l'espèce, aucune livraison n'ayant été effectuée ;

« Qu'il résulte, d'ailleurs, de l'esprit même du contrat qu'on ne comprendrait pas que l'Auto-Palace, qui n'avait fait la commande dont s'agit qu'en raison de ses besoins, ait pu traiter, en acceptant une convention dont le résultat aurait été subordonné à la seule volonté de la personne avec laquelle il traitait ;

« Et attendu que toute inexécution de convention ayant donné lieu à une résiliation se résout par des dommages-intérêts en réparation du préjudice causé, et que le Tribunal trouve dans les faits de la cause les éléments suffisants d'appréciation pour fixer à 5 000 francs l'importance du préjudice éprouvé par l'Auto-Palace, par suite de la privation du béné-



fice qu'il était en droit d'espérer du fait même du contrat qui va être ci-après résilié aux torts de la défenderesse ; que c'est donc à concurrence du montant de cette somme qu'il échet d'accueillir cette partie de la demande;

« Par ces motifs, « Sans s'arrêter ni avoir égard aux offres de la Société l'Auto-Générale, déclare résiliés les marchés du 24 décembre 1902, aux torts et griefs de la Société l'Auto-Générale; condamne cette dernière, par les voies de droit, à payer à la Société l'Auto-Palace la somme de 7120 francs, avec les inté-rêts de droit, et celle de 4 000 francs, à titre de dommages-intérêts;

« Déclare l'Auto-Palace mal fondé en le surplus de sa demande; l'en déboute, et condamne la Société l'Auto-Générale aux dépens, même au coût de l'enregistrement du présent jugement. »

La Société l'Auto-Générale ayant fait appel de ce jugement, la cour d'appel de Paris a réduit dans une certaine mesure le chiffre des dommages-intérêts, mais a maintenu la résiliation prononcée par le tribunal, en ajoutant aux motifs donnés par les premiers juges les considérants qui suivent :

« La Cour,  
« Sur la résolution du marché et la restitution des acomptes :

« Adoptant les motifs des premiers juges ;  
« Et considérant, en outre, qu'il résulte des documents versés aux débats que, postérieurement à l'expiration du délai de livraison, les acheteurs ont été avisés par le vendeur que la marchandise ne pourrait leur être livrée qu'avec un *retard minimum de cinq mois*, ce qui doublait et au delà les délais convenus ; qu'un pareil retard, loin d'être sans importance, ainsi que le prétend à tort la Société appelante, équivalait, étant donnés la nature du marché et l'intérêt de la Société intimée à n'acquérir que les types les plus nouveaux, à une impossibilité de livrer; que" c'est donc à bon droit que le

jugement entrepris a prononcé la résolution du contrat et ordonné la restitution des acomptes versés ;

« Sur les dommages-intérêts : - « Adoptant, en ce qui concerne le principe, les motifs des premiers juges ;

« Et considérant, en outre, que l'existence d'un préjudice résulte tant de l'immobilisation des fonds versés, à titre d'acomptes que de la privation du bénéfice espéré sur la revente des machines ;

« Mais considérant, en ce qui concerne le quantum, que les premiers juges ont fait une évaluation trop élevée du préjudice à réparer, la Société intimée ayant elle-même déclaré, dans sa lettre du 20 juillet à la Société appelante, qu'en cas de résiliation amiable, elle renoncerait à toute indemnité; que, dans ces conditions, il échet de réduire les dommages-intérêts à 1 500 francs ;

« Par ces motifs,

« Confirme le jugement dont est appel ; dit qu'il sera exécuté selon sa forme et teneur ; réduit, toutefois, à 1 500 francs le chiffre des dommages-intérêts ;

« Condamne la Société l'Auto-Générale aux dépens de son appel, au besoin à titre de supplément de dommages-intérêts ; ordonne la restitution de l'amende. » (Cour d'appel de Paris, 5<sup>o</sup> Ch., 3 décembre 1904.)

43. 7<sup>o</sup> Comme dans l'affaire L... citée plus haut, dans l'affaire soumise au tribunal de commerce de la Seine en mars 1904, il s'agissait d'un retard à la suite d'une commande faite en vue du Salon de l'Automobile, mais commande cette fois d'une carrosserie. On va le voir, le tribunal n'a pas hésité à prononcer la résiliation et a du même coup alloué à l'acheteur des dommages-intérêts importants :

« Le Tribunal, ' « Attendu qu'il est acquis aux débats que le 19 octobre 1903 T... a commandé aux défendeurs une carrosserie de landau-let trois quarts pour placer sur un châssis automobile destiné

à figurer à l'exposition du Salon de l'Automobile et du Cycle ouvrant le 10 décembre suivant ;

« Qu'il était formellement convenu que sans qu'ils eussent les châssis dans leurs ateliers les défendeurs s'engageaient, sous peine de se voir refuser leur carrosserie, à livrer le 30 novembre au plus tard peinture terminée ; « Attendu qu'il est justifié que malgré les réclamations réitérées de T... qui, en l'espèce, doivent être considérées comme tenant lieu de mise en demeure, les défendeurs n'ont pas exécuté leurs conventions et n'ont pas livré la carrosserie à la date de rigueur convenue et librement acceptée par eux ;

« Qu'ils ne sauraient valablement exciper de raisons susceptibles de légitimer le retard; qu'ils conviennent eux-mêmes, en écrivant le 16 décembre à la suite du constat de non-livraison, que la carrosserie était à la peinture, conséquemment non livrable ;

« Qu'aucune négligence ne saurait être reprochée dans la transmission des ordres donnés par T... au sujet de la carrosserie litigieuse ;

« Qu'en l'état les défendeurs ne s'étant pas conformés aux obligations qu'ils avaient prises il échet de déolarer résiliées à leurs torts et griefs les conventions du 19 octobre 1903 et de déclarer que T... ne sera pas tenu de prendre livraison de la carrosserie litigieuse ;

« Et attendu que du fait de la résiliation qui va être prononcée, T... asubi un préjudice dont l'importance s'augmente du fait que la carrosserie litigieuse était destinée à figurer au Salon de l'Automobile où, pendant un délai de quelques jours seulement, le mouvement d'affaires est des plus importants, et que, par suite de la faute des défendeurs, T... n'a pas montré à sa clientèle le modèle nouveau établi pour la saison ;

« Attendu que, toutes causes confondues, le Tribunal, avec les éléments d'appréciation dont il dispose, fixe à la somme de 1 300 francsle montant dudit préjudice ;

« Qu'il échet en conséquence à concurrence de ladite somme de faire droit à cette partie de la demande ;

« Par ces motifs,

« Déclare résiliées aux torts et griefs de W... et G... les conventions du 19 octobre 1903 ;

« En conséquence, dit que T... ne sera pas tenu de prendre livraison de la carrosserie litigieuse ;

« Condamne les défendeurs par les voies de droit à payer à T... la somme de 1 500 francs à titre de dommages-intérêts ;

« Et condamne les défenseurs aux dépens. » (Trib. de com. de la Seine, 25 mars 1904.)

A retenir de ce jugement : 1° l'importance que le tribunal a attachée au mouvement commercial qui résulte du Salon de l'Automobile et le droit qu'il reconnaît pour les industriels qui en sont privés par la faute de leurs fournisseurs de se faire indemniser ; 2° l'affirmation émise par ce même tribunal que les « réclamations réitérées » d'un acheteur peuvent remplacer la mise en demeure utile pour donner lieu à une demande de résiliation de vente.

44.8°M. C...-G... avait commandé à la SociétéM... une automobile livrable «le 1<sup>er</sup> mars 1898 *si possible*». Ne l'ayant pas encore reçue en juin, il poursuivait d'abord ses vendeurs en livraison avec une astreinte de 100 francs par jour de retard ; puis comme, au cours de la procédure, en octobre, ceux-ci ne lui offraient pas encore la voiture, il modifiait ses conclusions et demandait cette fois la résiliation du marché avec restitution et dommages-intérêts ; et le tribunal a rendu le fort intéressant jugement que voici :

« Le Tribunal,

« Sur la résiliation des conventions et la restitution de 2 500 francs :

« Attendu que la Société anonyme d'électricité et d'automobiles M..., sans contester avoir reçu de C...-G..., au commencement d'octobre 1897, la commande d'une voiture automobile de son système, se borne à soutenir qu'aucun délai de livraison n'aurait été convenu ferme ;

« Qu'elle se déclare prête à exécuter le travail qui lui a

été commandé et prétend que, dès lors, la demande en résiliation de C...-G..., basée sur le retard par elle apporté à la livraison serait mal fondée et devrait être repoussée ;

« Mais attendu que le bon de commande porte « Livraison « si possible, 1<sup>er</sup> mars 1898 » ;

« Que la Compagnie défenderesse a encaissé, le 14 octobre précédent, une somme de 2500 francs représentant la portion du prix payable en commandant ;

« Qu'elle en a accusé réception le 26 octobre même mois, sans protestation ni réserve ;

« Qu'elle a donc accepté la commande telle que formulée ;

« Que, s'il est vrai que ces mots « si possible » donnaient à la Société défenderesse, pour l'exécution du contrat, une certaine latitude, il ne s'ensuit pas que ladite Société, comme elle le soutient, ne devait être tenue de livrer que lorsque cela lui serait possible; qu'il ressort en effet des faits de la cause et des documents produits, que, dans la commune intention des parties, une telle stipulation avait seulement pour effet d'enlever à cette date, du 1<sup>er</sup> mars, toute idée de terme de rigueur, qu'elle indiquait néanmoins l'époque approximative à laquelle la livraison devait être faite ou dans un délai normal dans le cas où elle ne serait pas prête à la date prévue ;

' « Que la Compagnie défenderesse l'avait d'ailleurs si bien compris, que, dans sa lettre du 1<sup>er</sup> avril répondant à C... -G..., qui lui réclamait sa voiture, elle lui expliquait les motifs qui l'avaient empêchée jusqu'alors, de lui donner satisfaction et j disait en terminant : « Le retard dans la livraison de la voi-« ture ne sera pas grand, et sera compensé, je l'espère, par « une bonne marche » ;

« Qu'elle reconnaissait donc bien, à cette époque, qu'elle avait dépassé le délai qu'elle avait consenti ;

« Et attendu qu'une sommation, du 12 mai, d'avoir à livrer la voiture automobile dont s'agit est demeurée sans effet; que, sur ouverture de rapport, la Société défenderesse se déclare prête à la date du 13 octobre, non pas à effectuer cette livrai-

son, mais seulement à exécuter le travail dont elle a pris charge ;

« Qu'il en résulte donc qu'elle a contrevenu aux obligations qu'elle avait contractées ;

« Qu'il convient par suite, faisant droit à cette partie des conclusions nouvelles de C...-G..., de prononcer la résiliation des conventions, aux torts et griefs de la Société anonyme d'électricité et d'automobiles M..., et d'obliger par suite cette dernière à restituer au demandeur la somme de 2 500 francs qu'elle a touchée le 14 octobre 1897, à valoir sur le prix de la commande, laquelle somme va devenir sans cause entre ses mains ;

« Sur 5 000 francs de dommages-intérêts :

« Attendu que les agissements de la Société défenderesse ont causé un préjudice certain à C...-G..., en le privant de la voiture sur laquelle il était en droit de compter, et du profit qu'il aurait pu en tirer, en l'état actuel de la faveur dont jouit ce mode de locomotion ; qu'elle lui en doit réparation ;

« Et attendu que le Tribunal trouve dans les faits de la cause les éléments d'appréciation suffisants pour fixer à 500 francs l'importance de ce préjudice ; que c'est à concurrence de cette somme qu'il échet d'accueillir ce chef de la demande ;

« Par ces motifs,

« Vu le rapport de l'arbitre, le Tribunal, jugeant en premier ressort,

« Déclare résiliées du fait et à la charge de la Société anonyme d'électricité et d'automobiles M..., les conventions dont s'agit ;

« Condamne en conséquence ladite Société par les voies de droit à restituer à C...-G..., la somme de 2 500 francs versée à valoir sur le prix de la voiture, objet du litige, avec les intérêts du 14 octobre 1897; la condamne, en outre, à payer à ce dernier la somme de 500 francs à titre de dommages-intérêts.  
» (Trib. de com. de la Seine, 27 octobre 1890.)

45. 9° L'offre tardive de livraison ne peut pas modifier le

droit de résiliation et les tribunaux peuvent encore, malgré cette offre, accorder des dommages-intérêts à l'acquéreur pour compenser le bénéfice dont il a été privé.

Ainsi en jugeait le tribunal de commerce de la Seine, le 12 novembre 1903, dans une instance en résiliation pendante entre M. M..., constructeur, et un garage, et dans laquelle M. M..., après avoir reconnu ne pouvoir livrer à l'époque convenue, s'était ensuite mis en mesure et déclarait devant le tribunal être prêt à fournir enfin les voitures commandées ; ce tribunal n'a pas admis ce moyen de défense ; l'époque fixée étant passée, et une sommation à lui adressée n'ayant pas en son temps produit effet, les juges ont estimé que le constructeur s'y prenait vraiment trop tard, et, sans tenir compte de ses offres, l'ont condamné à la résiliation et à de très lourds dommages-intérêts.

46. 10° Voici enfin un cas dans lequel l'acheteur, demandeur en résiliation et en restitution de prix, a eu gain de cause il est vrai, mais s'est vu néanmoins, en raison d'une irrégularité de procédure qu'il avait commise, condamné à quelques dommages-intérêts envers son vendeur :

M. P..., de Paris, avait acheté à M. G..., intermédiaire, de Grenoble, un châssis Panhard de 8000 francs, et versé, à la commande, un acompte de 2 500 francs. Aux termes de la correspondance échangée entre les parties, et d'où résultait cette commande, la livraison devait être faite immédiatement, « de suite », disaient les lettres de M. G...

Aussitôt son acompte payé, M. P..., ne recevant pas le châssis promis, se rendait aux usines Panhard et apprenait là que ce châssis, dont il possédait le numéro, n'était pas encore prêt et ne le serait pas avant peut-être trois semaines. Il se fâchait, et assez imprudemment, sans même faire sommation à M. G... de lui livrer le châssis comme l'eût voulu la loi, il signifiait à ce dernier qu'il renonçait à l'achat

du châssis et qu'il s'en procurait un autre ailleurs, et il le sommait de lui retourner ses 2 500 francs.

De son côté, M. G... prétendait que ce léger retard était insignifiant, qu'une livraison dans la quinzaine pouvait être considérée comme une livraison immédiate ; en conséquence, il entendait Jaire exécuter le contrat passé par lui avec son acheteur ; et comme chacun s'obstinait dans sa façon de voir, on plaida.

L'affaire fut portée devant le tribunal de commerce de Grenoble, qui, faisant ainsi droit aux conclusions de M. P..., a résilié la vente ; toutefois, en raison du tort qu'avait eu ce dernier de refuser le châssis de sa propre autorité, sans faire au préalable sommation à M. G... de le lui livrer, il n'a condamné G... à restituer qu'une somme de 2 200 francs au lieu de 2500 versés par P...

Le jugement est ainsi motivé :

« Attendu que la condition d'une livraison immédiate, formellement promise à plusieurs reprises par G..., a été, pour P..., la cause déterminante du marché ;

« Attendu que G... n'avait aucune certitude de l'achèvement du châssis, et que, malgré la facilité qu'il avait de se renseigner, il n'a, en aucune façon, cherché à savoir s'il était réellement en mesure de promettre à P..., d'une manière aussi formelle, la livraison immédiate du châssis ;

« Attendu que G..., malgré la demande qui lui en a été faite, a laissé ignorer à P..., jusqu'à la conclusion du marché, le numéro du châssis vendu, mettant ainsi le demandeur dans l'impossibilité de se renseigner lui-même\* auprès du constructeur ; et que c'est seulement une fois le marché conclu que P..., enfin en possession du numéro du châssis, s'empessa de se rendre chez les constructeurs, où il apprit que la construction de ce châssis n'était pas achevée ;

« Attendu que G... s'est trouvé ainsi avoir vendu un objet qui n'existait pas tel qu'il l'avait promis, et que, partant de



là, il est tenu de réparer vis-à-vis de P... le préjudice qu'il a pu causer par suite de l'inexécution de la clause principale du marché ;

« Attendu que G..., pour atténuer ses torts, ne peut se prévaloir des délais qui sont accordés parfois à des constructeurs pour la livraison d'appareils qu'ils construisent, car, dans le cas présent, G... n'a pas été constructeur, mais simplement vendeur d'un objet déterminé. Mont l'acheteur devait être mis en possession de suite ;

« Attendu, d'autre part, que P... était alors entièrement bien fondé à demander la résiliation du marché aux torts et griefs de G..., mais qu'il a eu le tort d'admettre que cette résiliation existait de plein droit, de se procurer un autre châssis et de refuser ensuite de prendre livraison du châssis de G... ;

« Attendu que les deux parties ont donc ainsi commis des fautes dont elles doivent être responsables et dont il y a lieu d'apprécier l'importance relative, G... d'une part en ne tenant pas ses engagements, P... en ne demandant pas la résiliation du marché ainsi qu'il devait le faire... » (Trib. de com. de Grenoble, 27 juin 1901.)

#### *Cas où les tribunaux ont refusé de résilier la vente*

47. 1° Le 22 mars 1900, M. D... avait commandé à la Société La Française une voiture dont le prix avait été fixé à 18 500 francs et la date de livraison au 8 juillet suivant.

Comme, dans le courant d'août, il ne pouvait encore obtenir cette voiture, il assigna la Société vendeuse en résiliation ; mais le tribunal le débouta de sa demande, estimant que le délai très-court imparti à la Société ne permettait pas à M. D... de se montrer si exigeant, et tenant d'ailleurs compte des explications de la Société, laquelle avait invoqué, pour expliquer son retard, un accident qui en cours de construction était survenu au moteur. (Trib. civ. de la Seine, 5° Ch., 20 juin 1901.)

48. 2° En février 1901, M. K... commandait une automobile à MM L... et S..., constructeurs; la date de la livraison était d'abord fixée à fin mars; puis ensuite, et d'un commun accord, reportée au 26 mai, jour de la Pentecôte. Mais, comme à cette nouvelle échéance les constructeurs n'étaient pas encore prêts, cette fois M. K... n'hésita pas à les assigner en résiliation et en restitution des acomptes qu'il avait versés.

L'affaire alla d'abord au tribunal, ensuite à la Cour, et devant ces deux juridictions, M. K... perdit son procès, et fut condamné à prendre la voiture et à payer le solde du prix. |

Voici les motifs à l'appui du jugement :

« Un retard de douze jours sur un délai de livraison de trois mois (février à mai) dans la fourniture d'un objet qui n'est pas, pour son acheteur, d'une nécessité rigoureuse et qui lui rendra, malgré le retard, tous les services qu'il en attend, alors surtout que l'acheteur sait que cet objet est d'une fabrication encore nouvelle, très délicate et très aléatoire, n'est pas assez important pour motiver un laissé pour compte, ni même des dommages-intérêts... » (Trib. de com. de Nancy, 2 août 1902.)

Quant à la cour d'appel, elle a cru devoir, tout en admettant le système des premiers juges, fortifier sa décision sur les considérations suivantes :

« Attendu qu'il résulte des documents de la cause que la voiture automobile commandée par K... devait être livrée, du consentement de l'acheteur, dans les derniers jours du mois de mai 1901 ;

« Que la voiture a été mise à la disposition de K... le 12 juin suivant ;

« Qu'il est certain, comme l'a admis avec raison le tribunal, que ce retard de quelques jours ne lui a en réalité causé aucun dommage ;

« Que K... aurait pu, en effet, obtenir de ses vendeurs une automobile d'emprunt qui lui aurait permis de profiter des

## RETARDS DE LIVRAISON

fêtes de la Pentecôte pour faire le voyage qu'il avait projeté ;

« Que L... et S... l'avaient déjà fait bénéficier, depuis l'époque de la commande, d'un pareil acte d'obligeance ; qu'ils la lui avaient d'ailleurs de nouveau offerte pour la circonstance qui vient d'être rappelée ;

« Qu'en tout cas, le retard invoqué par K... n'a pas une importance suffisante pour entraîner la résolution de la vente, surtout en raison des conditions particulières dans lesquelles celle-ci a été effectuée ;

Attendu, d'ailleurs, qu'il est constant que L... et S... n'ont jamais été l'objet d'une mise en demeure régulière pour la livraison de la commande ;

« Que cette -mise en demeure aurait été nécessaire pour manifester la volonté du mécanicien d'exiger formellement l'exécution de l'obligation dans le délai strict qui a été convenu... » (Cour de Nancy, 12 décembre 1902.)

49. 3° M. N..., intermédiaire, avait acheté à un autre intermédiaire, M. B..., un châssis, de la maison Panhard-Levassor, non encore sorti de l'atelier. N'en recevant pas livraison à l'époque convenue, il demandait au tribunal de commerce de la Seine de prononcer la résiliation ; mais le tribunal l'a débouté de sa demande :

« Attendu, dit le jugement, qu'en ce qui concerne le châssis en litige, aucun délai de livraison n'avait été convenu et que N... n'ignorait pas que la livraison était subordonnée entièrement à la fabrication des usines Panhard-Levassor qui, de même que plusieurs grandes maisons d'automobiles, ne prennent aucun engagement de délai, promettant simplement de servir les clients à tour de rôle, suivant l'ordre des commandes ;

« Par ce motif, le Tribunal condamne N... à prendre livraison du châssis sous délai de quinzaine et à en payer le prix à B... » (Trib. de com. de la Seine, 21 septembre 1903.)

50. 4° Voici un cas dans lequel l'acheteur, plaidant en résiliation, a perdu son procès parce que le vendeur lui avait fait signer une clause aux termes de laquelle il ne garantissait pas la date de livraison. Le tribunal puis la cour d'appel ont estimé que le vendeur était fondé à se prévaloir d'une telle clause, à condition, ont-ils ajouté, qu'il n'en eût pas abusé, ce que dans l'espèce il n'y avait pas lieu de lui reprocher.

« Le Tribunal,

« Attendu qu'il est acquis aux débats que, suivant conventions en date à Paris du 21 mai 1902, M...-M...a demandé à S... par l'intermédiaire d'un sieur G... un châssis de 15 chevaux Mors, à quatre cylindres, modèle 1902, pour le prix de 17 000 francs, payable un tiers, soit 5 666 fr. 75, à la commande et les deux autres tiers, soit 11 333 fr. 35, au moment de la livraison ;

« Que le même jour 21 mai, M...-M... a versé en compte à p... une somme de 5 500 francs ;

« Attendu que M...-M... prétend qu'il avait été convenu que ce 'châssis lui serait livré dans la première quinzaine du mois de juin 1902;

« Que cette époque ayant été passée sans que la livraison fût effectuée, il aurait adressé à S... plusieurs réclamations verbales restées sans réponse, puis le 17 juillet une sommation du ministère de Savreux, huissier à Paris, demeurée également sans effet;

« Que dans ces conditions il aurait assigné S... devant ce tribunal le 27 août 1902 aux fins indiquées en l'exploit d'assignation ;

« Mais attendu qu'il résulte de documents versés aux débats que, contrairement aux allégations de M...-M..., S... n'a pas pris l'engagement ferme de livrer dans la première quinzaine du mois de juin 1902 le châssis dont s'agit;

« Que s'il est exact que cette époque de livraison figure aux conventions intervenues entre les parties il y est dit égale-

ment que ce n'est qu'à titre d'indication sans aucun engagement de la part de S... ;

« Que cependant de son côté ce dernier ne saurait soutenir qu'en l'absence d'indication précise il aurait été en droit de livrer à une date quelconque le châssis vendu ;

« Qu'il convient donc de rechercher si la livraison a été faite *dans un délai normal*' ;

« Et attendu qu'il est établi, ainsi qu'il a été dit, que la commande a été faite le 21 mai 1902 ; que S... justifie avoir été prêt à livrer le châssis litigieux le 25 septembre suivant ;

« Qu'en l'espèce et tenant compte des circonstances de la cause, le Tribunal estime que ce délai entre la commande et la livraison n'est pas exagéré ;

« Qu'il convient par suite de déclarer que les engagements pris par S... aux conventions susanalysées ont été remplis par lui ;

« Qu'en conséquence la demande de M...-M... est mal fondée à toutes fins qu'elle comporte et doit être rejetée ;

« Par ces motifs,

« Déclare M...-M... mal fondé en sa demande; l'en déboute. » (Trib. de com. de la Seine, 26 février 1903, jugement confirmé par arrêt de la Cour de Paris, 6<sup>o</sup> Ch., le 26 avril 1904. )

### *Cas spéciaux*

51 - U arrive souvent, surtout quand c'est un intermédiaire qui plaide contre un constructeur, que la demande de résiliation pour retard de livraison porte sur plusieurs voitures à la fois. Les tribunaux peuvent fort bien alors faire droit à partie de la demande et rejeter le surplus, dire que les ventes de certaines automobiles sont résiliées tandis que celles des autres devront être exécutées.

En ce sens :

« Le Tribunal,

« Attendu qu'à la date du 15 septembre 1903, G... avait

commandé à N... et Cie deux petites voitures de 10 chevaux, châssis Panhard, moyennant un prix de 4 166 dollars 66 cents (20 833 fr. 30 en monnaie française) et une autre grande voiture moyennant un prix de 4 566 dollars 66 cents (22 833 fr. 30 en monnaie française) ;

« Qu'il avait été stipulé que ces voitures seraient livrées au domicile de G... au plus tard cinq mois après le 1<sup>er</sup> octobre 1903, c'est-à-dire avant le 1<sup>er</sup> mars 1904;

« Attendu que N... et Cie avaient, à la même date, reçu de G... la commande d'un châssis Panhard 21 chevaux muni de tous les perfectionnements de 1901 pour un prix de 29000 francs, et qu'il avait été convenu que ce châssis serait livré chez le carrossier Rothschild le 1<sup>er</sup> mai 1904;

« Attendu que G... prétendant que les commandes dont s'agit n'ont pas été exécutées dans les délais prévus au contrat, a assigné N... et Cie en résiliation desdites commandes, en restitution de 20 000 francs versés à titre d'acompte et en 25000 francs de dommages-intérêts;

« Attendu que les défendeurs ont répondu à cette assignation en alléguant que, s'il y a retard, il est insignifiant, et qu'étant dès lors en droit d'exiger l'exécution des marchés intervenus, ils entendaient obtenir le paiement de la somme de 46 666 francs, leur restant due avec intérêts de droit;

« Attendu qu'en présence des développements qu'a pris depuis plusieurs années la construction des voitures automobiles, les constructeurs se laissant parfois aller, pour ne pas voir une commande leur échapper, à prendre des engagements qu'ils ne sauraient tenir dans le délai stipulé, ils s'exposent, lorsqu'ils ont été constitués en demeure, à se voir faire application des articles 1610 et 1611 du Code civil;

« Qu'il appartient seulement aux juges de rechercher si, devant les exigences d'une clientèle toujours anxieuse d'avoir rapidement une machine de plus en plus perfectionnée, il ne convient pas dans des circonstances toutes particulières de se refuser à prononcer la résolution de vente ;

« Attendu en l'espèce que de la volumineuse correspondance qui a été échangée entre les parties, il résulte que les

petites voitures de livraison que G... regrettait d'avoir commandées, ont été embarquées pour New-York par le bateau du 26 mars 1904, et ont été débarquées environ un mois après le délai stipulé ; que malgré les conditions de délai imposées par les lettres de commande, et le refus inopérant qu'il avait fait de ces petites voitures par télégramme du 24 février 1904, G... s'était départi de sa rigueur et avait consenti à leur livraison par bateau du 19 mars;

« Que n'en eût-il pas été ainsi on ne saurait raisonnablement, étant données les hésitations du demandeur soit à laisser l'ensemble de la commande suivre son cours, soit même à indiquer aux défendeurs le poids des marchandises susceptibles d'être transportées dans ces voitures, faire grief à N... et Cie d'un retard de quelques jours ;

« Attendu pour ce qui a trait à la grande voiture de livraison que la correspondance révèle que le 2i décembre G... a cherché à obtenir moyennant payement d'un dédit l'annulation de cette commande, sous prétexte qu'il ne pourrait pas trouver à New-York d'homme capable de faire marcher une pareille machine, et qu'après le refus de N... de se prêter à cette combinaison, le demandeur avait les 15 et 24 février 1904 reconnu que le retard dans l'exécution de cette voiture lui était imputable;

« Attendu que le demandeur est mal venu à vouloir soutenir qu'il avait subordonné l'acceptation de cette voiture à la livraison pour le 1" avril du châssis de 2i chevaux;

« Que la commande de ce châssis était absolument indépendante de la commande des voitures de livraison, et qu'il n'appartenait pas à G... de chercher à établir à cet égard la moindre confusion;

« Attendu, toutefois, que la date tardive, 23 juillet, à laquelle la grande voiture de livraison a été prête à Paris, peut donner lieu à l'allocation d'une légère- indemnité qui sera attribuée à G... sous la forme d'une réduction dans le prix de cette automobile;

« Attendu qu'il apparaît équitable de fixer à 1500 francs le montant de cette indemnité ;

« Que le demandeur ne doit donc de ce chef qu'une somme de 21 333 fr. 30;

« Attendu enfin que si le châssis 24 chevaux n'a pas été livré chez Rothschild le 1<sup>er</sup> avril, il ne faut pas perdre de vue que les vendeurs n'avaient pris un engagement que pour le 1<sup>er</sup> mai et que, quelles qu'aient été les instances de G... pour faire avancer cette livraison, ils se sont toujours contentés de répondre qu'ils feraient leur possible pour lui donner satisfaction ;

« Attendu que ce châssis n'a été porté chez Rothschild que le 21 juin 1904, que les explications fournies par N... et C<sup>ie</sup> en vue de justifier ce retard ne sauraient être prises en considération; que G... a donc le droit de refuser de prendre livraison de ce châssis, mais que le Tribunal ne saurait aller au delà et faire état d'une cause de préjudice quelconque;

« Qu'en effet, G... a fait venir des ouvriers de New-York uniquement pour les voitures de livraison, et qu'il reconnaît, par ailleurs, que Rothschild a consenti à reprendre la carrosserie par lui commandée ;

« Attendu que G..., ayant versé 20000 francs à titre d'acompte, reste débiteur de ses vendeurs d'une somme de 22 166 fr. 50 ; qu'il y a donc lieu, dans cette proportion, d'accueillir la demande reconventionnelle ;

« Par ces motifs,

« Déclare bonne et valable la livraison de trois voitures automobiles commandées par G... à N... et Cie à la date du 15 septembre 1903 ; réduit toutefois à 21 333 fr. 30 le prix de la grande voiture de livraison primitivement fixé à 22 833 fr. 30; déclare, par contre, résiliée aux torts de N:... et C<sup>ie</sup> la commande du châssis Panhard de 24 chevaux ;

« Condamne G... à payer à N... et C<sup>ie</sup> la somme de 22 166 fr. 60 avec intérêts de droit ;

« Et met les frais pour un tiers à la charge de N... et C', et pour deux tiers à la charge de G..' » (Trib. civ. de la Seine, 3<sup>e</sup> Ch., 14 novembre 1901.)

52. En janvier 1901 ,M.S...,intermédiaire,avait commandé

.



à M. M... une automobile livrable le 15 février suivant, puis entre temps il avait revendu cette même voiture à M. D... avec promesse de livraison au 15 mars. Ce dernier ne recevant pas livraison à l'époque convenue assignait son vendeur M. S... en résiliation et en dommages-intérêts et obtenait gain de cause contre lui. M. S... avait bien appelé en intervention au procès et en garantie son vendeur à lui, M. M..., qui seul était responsable du retard apporté dans la livraison de la voiture ; mais, comme on va le voir, sa demande de garantie fut rejetée, et s'il put à son tour obtenir la résiliation à son profit, ce fut pour des motifs différents de ceux qui l'avaient fait prononcer au profit de M. D... Voici le jugement :

« Le Tribunal, après en avoir délibéré,

« Attendu que S... assigne M... en intervention et en garantie, en résiliation de conventions, restitution de l'acompte versé et dommages-intérêts ;

« Sur la demande en garantie :

« Attendu qu'il s'agit des débats et des documents soumis qu'en janvier 1901, M... a vendu à S... une voiture automobile « Libéria » type courant à moteur Aster de 5 chevaux ; qu'il était entendu entre les parties que cette voiture devait servir de base à un traité éventuel dont les conditions étaient fixées par avance ; '

« Attendu que sur le prix susindiqué, S... a versé par avance 1500 francs ; qu'il était convenu que la livraison de l'automobile aurait lieu le 15 février suivant ;

« Attendu qu'à l'appui de sa demande, S... expose que la livraison n'a pas été effectuée à ladite date, qu'ayant de son côté vendu la voiture dont s'agit à M. D..., avec promesse de livraison le 15 mars, alors prochain, il n'a pu, par suite de l'inexécution des engagements de M..., tenir sa promesse ; qu'il a été de ce chef recherché par son acheteur, et que le jugement précité du 24 mai a prononcé contre lui des

condamnations dont il requiert ce tribunal de condamner M... à-le garantir. Mais attendu qu'il ressort des conventions susanalysées que la date du 15 février 1901 fixée par S... pour la livraison de la voiture Libéria n'était pas une date de rigueur; que le délai avec ce dernier n'a commencé à courir que par l'effet de la sommation faite à M... le 4 avril; qu'il résulte que M..., qui n'avait point été partie au marché fait entre D... et S... et alors que ce dernier ne fait point la preuve que le défendeur ait connu ce marché, ne pouvait prévoir les conséquences que son retard allait entraîner à la charge de S... Et attendu qu'aux termes de l'article 1150 du Code civil le débiteur de bonne foi n'est tenu que de des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat ; que dès lors aucun dol n'étant prouvé ni même allégué à l'encontre du défendeur, celui-ci ne saurait être tenu de garantir S... des condamnations prononcées contre lui au profit du sieur D... du fait de la non-exécution du contrat intervenu entre ce dernier et S..., que la demande en garantie est donc mal fondée et doit être écartée ;

« Sur la résiliation des conventions sur la restitution du prix et sur 3 000 francs de dommages-intérêts :

« Attendu qu'il résulte de ce qui a été dit ci-dessus que M..., à la date du 4 avril dernier, a été mis en demeure de livrer l'automobile qu'il avait promise pour le 15 février précédent ; que la sommation qui lui a été adressée est demeurée infructueuse; qu'il échet dès lors de prononcer ses torts et griefs la résiliation des conventions intervenues en janvier entre S... et ce défendeur et d'ordonner par voie de conséquence la restitution par M... à S... de la somme de 1500 francs, acompte versé par ce dernier sur le prix de la voiture litigieuse ;

« Attendu d'autre part que M..., en manquant à ses engagements, a causé à S... un préjudice dont il lui doit réparation et dont ce tribunal, à l'aide des éléments d'appréciation dont il dispose, fixe l'importance à 200 francs, somme au paiement de laquelle il convient d'obliger, à titre de dommages-intérêts, M... envers S... ;

« Par ces motifs,  
 « Le Tribunal, jugeant en premier ressort dit levenue sans objet la demande en intervention: i  
 « Déclare résiliées aux torts de M... les conventions intervenues en janvier 1900, entre S... et ce défendeur; condamne M..., par les voies de droit, à payeràS...!"la somme de 1500 francs avec intérêts de droit; 2° celle de 200 francs h titre de dommages-intérêts ;  
 ' « Déclare S... mal fondé en sa demande en garantie et en le surplus de ses conclusions, l'en déboute; et condamne M... aux dépens, même au coût de l'enregistrement du présent jugement. » (Trib. de com. de la Seine, 21 juin 1901.)

Ainsi donc, dans cette affaire, M. S..., condamné envers son acheteur, a été débouté de sa demunde en garantie contre son vendeur M. M..., parce qu'il n'était pas établi que M. M... se fut engagé vis-à-vis de lui aussi rigoureusement qu'il s'était lui-même engagé vis-à-vis de son acheteur M. D.v. ; mais M. S... a quand même fini par avoir gain de cause et par obtenir la résiliation qu'il demundait, parce que M. M... s'était lui-même rendu coupable d'un trop grand retard envers lui.

Cette décision est fort subtile dans son raisonnement et fait beaucoup de détours pour arriver à son but; nous ne pouvons du moins pas lui méconnaître le mérite d'être conçue dans un esprit très juridique.

53. Le 2 juillet 1901, M. L..., lord anglais, achetait une automobile à l'une de nos grosses maisons de construction, moyennant le prix de 18 000 francs.

Cette maison faisait, aussitôt que possible, expédier le véhicule par un intermédiaire-transporteur ; mais comme ce véhicule ne lui arrivait que trente jours après la date fixée pour la livraison, M. L... le refusait et déclarait renoncer à la vente.

Les constructeurs cherchèrent alors à placer ailleurs leur

voiture ; et, comme ils ne pouvaient, en lin de compte, la vendre que 7000 francs, ils poursuivaient, en paiement de la différence entre le premier et le second prix de vente, le transporteur qu'ils prétendaient rendre responsable du retard de livraison et du refus opposé par leur client. , Après être passée par le tribunal de commerce, l'affaire alla devant la cour d'appel qui, en effet, condamna le transporteur à payer aux constructeurs une indemnité de 8000 francs'. (Cour de Paris, 7<sup>e</sup> Ch. ; *le Vélo* du 2 juin 1903.) Cette dernière décision ne constitue pas précisément une résiliation de vente ; elle édicté seulement la responsabilité d'un transporteur qui, par le retard qu'il avait apporté à l'exécution de son contrat de transport, avait empêché un constructeur d'effectuer une vente ; elle se rattache du moins par là à notre sujet, c'est pour cela que nous avons cru de voir la rappeler ici.

## CHAPITRE II

### VICES DE CONSTRUCTION

54. Les demandes de résiliation de ventes pour vices de construction, défauts des voitures vendues, pannes de toute nature, sont, elles aussi, très nombreuses; mais il ne faut pas les intenter à la légère et inconsidérément.

La loi détermine, comme nous allons le voir, les conditions dans lesquelles ces demandes doivent être accueillies par les tribunaux.

Le principe qui édicte les obligations du constructeur ou du vendeur, en ce qui concerne le vice de construction, est contenu dans l'article 1641 du Code civil :

*Le vendeur est tenu de la garantie, à raison des défauts cachés de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine ou qui diminuent tellement cet usage que l'acheteur ne l'aurait pas acquise ou n'en aurait donné qu'un moindre prix s'il les avait connus.*

Ce que veut la loi, c'est donc que le vendeur, non seulement livre l'objet qu'il a promis de livrer, mais encore qu'il en assure la jouissance et la possession dans des conditions ordinaires et pratiques. Elle ne veut pas que le vendeur puisse se décharger de toute obligation en livrant une marchandise de qualité inférieure et d'un usage précaire. C'est dans ce but que l'article susvisé oblige le vendeur à garantir l'acheteur des défauts qui pourraient entacher l'objet vendu.

55. Toutefois, la loi ne veut pas que le vendeur soit re-

cherché pour des défauts légères et qu'il soit exposé à des réclamations à propos d'incidents sans valeur ; il faut que les défauts de la chose par lui vendue soient graves, il faut notamment qu'ils « rendent la chose impropre à l'usage auquel elle est destinée »

Quand il s'agit d'automobiles, l'article 1641 s'applique fort souvent, car il est certain que l'industrie automobile n'a pas encore atteint la perfection et il existe peut-être aussi quelques constructeurs peu consciencieux, mais il ne faut pas non plus perdre de vue que les acheteurs, souvent incompetents, se font des monstres de petits incidents que le constructeur résout sans aucune difficulté et que le client lui-même, après quelques mois d'usage, est tout à fait étonné de n'avoir pas su résoudre de prime abord. Les incidents continus du début, causés souvent par l'inhabileté du conducteur, tels que ceux relatifs à l'allumage des moteurs automobiles, qui sont la cause d'arrêts si fréquents, mais qui sont, par contre, si facilement réparables, les changements de vitesse qu'on ne sait pas prendre ou la direction qu'on trouve trop dure, sont autant de petits inconvénients qui provoquent fréquemment chez les novices un énervement et un dépit tout à fait hors de proportion avec leur gravité.

Ce ne sont pas là des vices qui rendent une automobile impropre à l'usage auquel elle est destinée.

Au contraire, les défauts, de plus en plus rares maintenant, qui atteignent le fonctionnement général de la machine par suite d'un mauvais calcul des dimensions des pièces, ou par suite d'un manque de surveillance dans le montage ou la coordination des différents organes d'une automobile, peuvent être, dans certains cas, des vices graves.

Il en serait ainsi d'une voiture de vitesse, dont la puissance serait insuffisante ou la multiplication mal calculée, de sorte que l'on ne pourrait pas employer tous les crans du changement de vitesse, ou d'une voiture de promenade dont

la vitesse moyenne tomberait en dessous du chiffre normal compatible avec le type de véhicule et le prix qu'on l'a payé.

D'une façon générale, les défauts qui engagent la garantie du vendeur sont tous ceux qui sont tels que, si l'acheteur les avait connus avant de faire son acquisition, il n'aurait passé aucun ordre.

56. On comprend qu'il y ait sur ces matières une part énorme d'appréciation laissée à la sagesse des tribunaux et que ceux-ci s'appuient, pour prononcer leurs jugements, sur les circonstances de la cause, sur la situation réciproque des parties, sur la correspondance échangée avant la passation des conventions et sur mille autres choses telles que l'usage qu'on doit faire de la voiture, la profession de l'acheteur et même les habitudes de ce dernier.

Supposons, par exemple, un négociant qui a ses bureaux ou ses magasins à Paris et qui habite à 80 kilomètres de là. Il a acheté une voiture automobile, afin de pouvoir venir fréquemment, sinon chaque jour, jeter un coup d'oeil sur ses affaires. Il a prévenu le vendeur de ce desideratum ; et cependant la voiture qui lui est livrée a un fonctionnement si défectueux et une vitesse moyenne si faible, qu'il ne peut réaliser son projet; il peut y avoir là cause de résiliation, car il est évident que l'acheteur désirait une voiture lui permettant de franchir rapidement et sans embarras, à premier avertissement, la distance qui sépare sa résidence de son centre d'occupations et que, pour rien au monde, il n'aurait en connaissance de cause acheté un véhicule qui devait le laisser si souvent en panne.

Il en serait de même à l'égard du médecin exerçant sa profession dans un pays accidenté à qui aurait été livrée une voiture incapable de monter les côtes à une allure normale ; de même encore à l'égard du coureur qui aurait commandé une voiture destinée à subir des épreuves d'endurance et de vitesse, si cette voiture était incapable de résister à

quelque effort violent et n'avait qu'une force ou une vitesse moyenne.

Au contraire, on a vu des tribunaux refuser la résiliation demandée par l'amateur ou le sportsman qui n'avait pour tout grief à formuler contre sa voiture que de dire qu'il « avait pensé aller plus vite » ou encore lorsqu'un dégoût prématuré s'était emparé de l'acheteur avant même qu'il eût fait un essai sérieux et de durée suffisante de la machine qu'il avait acquise.

Il faut donc, pour que la résiliation soit prononcée, que la voiture automobile ou les objets en litige présentent des défauts d'une certaine importance, ayant pour l'acheteur des conséquences nettement fâcheuses.

57. Il est une autre condition nécessaire pour que la résiliation puisse être prononcée ; aux termes de l'article 1641, il faut que les défauts aient été *cachés* au moment de la vente. Ce passage de l'article est complété par l'article sui-vant (art. 1642), qui dit que :

*Le vendeur n'est pas tenu des vices apparents et dont l'acheteur a pu se convaincre lui-même.*

Cette condition, cette réserve, qu'apporte la loi à la règle générale de responsabilité, est tout à fait légitime ; il est certain que si l'acheteur a pu voir avant la vente les défauts de l'automobile, s'il a pu s'en rendre compte par un essai notamment<sup>1</sup>, il ne doit pas pouvoir se plaindre d'avoir été trompé et il est réputé avoir consenti à prendre possession de la voiture telle qu'elle lui a été présentée, notamment avec ses défauts apparents.

Ces considérations nous mènent tout naturellement à dé finir ce qu'on doit entendre au point de vue technique par le vice caché.

1. Sur les conditions de l'essai, voir plus loin notre chapitre spécial.



58. Le vice caché est celui qui n'a pu se révéler à l'inspection d'un acheteur de connaissance et d'intelligence moyennes. Un vice tout à fait apparent peut avoir échappé à un acheteur d'une incompétence notoire et même à un acheteur d'une certaine compétence, mais insouciant et inactif; il ne sera pas pour cela un vice caché.

L'acheteur qui a fait déjà de l'automobile pourra généralement se rendre compte lui-même si la voiture qui lui est présentée comporte ou non quelque vice apparent ; mais s'il a quelque raison de douter de sa compétence, s'il manque totalement d'expérience, notamment si ses notions sur la construction sont tellement élémentaires qu'il ignore les organes dont se compose une automobile, la place qu'ils doivent occuper, l'agencement qu'ils doivent avoir et le rôle qu'ils doivent jouer, l'acheteur fera bien de faire examiner le véhicule soit par un de ses amis plus connaisseur que lui, soit par un spécialiste offrant toutes garanties, et de n'en faire l'emplette que lorsque celui à qui il se sera ainsi confié lui aura certifié qu'il n'y a aucun vice apparent.

Et si, plus tard, après cet examen attentif, quelque vice réellement caché vient à se révéler, tel que, par exemple, une insuffisance de fonte, l'acheteur sera fondé à prétendre qu'il y a «vice caché », car cette insuffisance de fonte ne pouvait être aperçue même d'un œil exercé, ou d'un observateur attentif, puisqu'il aurait fallu la destruction de la pièce, pour qu'apparût l'épaisseur réelle du métal.

59. Voici quelques exemples de vices cachés : a) Une voiture a été livrée depuis quelques jours quand on s'aperçoit qu'un des cylindres est fendu. On fait faire un constat par un expert, et celui-ci reconnaît que l'un des deux cylindres a 7 millimètres d'épaisseur, tandis que l'autre n'a que 3 millimètres et que cette insuffisance de fonte est la cause de la fissure constatée.

Il y a là matière à une demande en résiliation ; toutefois, si le constructeur peut faire le remplacement de la pièce fendue par une autre semblable, les tribunaux peuvent ne pas prononcer la résiliation absolue, mais simplement ordonner le remplacement du cylindre défectueux aux frais du constructeur et dire qu'il y a lieu, au profit de l'acheteur, soit à dommages-intérêts, soit à diminution du prix de la vente.

b) Il y a vice de construction lorsqu'une voiture a des pannes et des arrêts plus fréquents que ceux qui peuvent normalement correspondre au type de voiture, à son prix, et à l'époque à laquelle elle a été construite, et ce par suite d'une conception défectueuse du constructeur.

c) Un cas fréquent est celui d'un châssis trop faible ; lorsqu'un châssis est fait en tubes, on ne voit que le diamètre extérieur des tubes et il faut la dislocation de la machine ou l'inspection de la fabrication pour en révéler exactement l'épaisseur. Si les tubes viennent à fléchir par suite d'une insuffisance d'épaisseur, il y a un vice caché sans réparation possible entraînant par suite la résiliation complète de la vente.

d) Le tribunal civil de la Seine a jugé que le manque de vitesse d'une voiture automobile qui empêche de se servir de toutes les facilités prévues par le constructeur, notamment d'employer couramment le cran de vitesse le plus élevé, constitue un vice caché, puisque l'acheteur ne pouvait se rendre compte de la puissance du moteur qu'après un usage relativement prolongé de la voiture.

e) Un autre exemple nous montre les difficultés auxquelles peuvent donner lieu certaines ventes faites dans des conditions défectueuses.

Aux termes d'un jugement du tribunal de commerce de la Seine, en date du 31 décembre 1903 que nous citons *in extenso* plus loin, l'agent d'une marque de construction étrangère, qui avait vendu comme neuf un châssis usagé, puisque ce

châssis avait fait le voyage de Paris à Nice et retour, fut condamné, non seulement à la reprise du véhicule avec tous les aléas d'une telle reprise faite plusieurs mois après, mais encore au paiement de dommages-intérêts en raison de la tromperie sur la chose vendue, sans laquelle l'acheteur n'aurait pas contracté avec lui.

60. *f)* On peut encore citer, comme exemples de vices cachés dans les automobiles, le défaut de cémentation, le mauvais isolement des fils entrant dans la composition d'une bobine d'allumage, la mauvaise qualité du métal employé pour constituer les clapets, la faiblesse des pièces de direction enfermées dans des carters hermétiques qu'on ne peut examiner qu'après un démontage peu facile, et bien d'autres points de détail que l'usage constant des automobiles a révélés peu à peu.

61. Nous estimons aussi qu'il ya vice de construction ou vice de matière dans les cas suivants :

*g)* Un moteur à explosion « cogne », c'est-à-dire fait entendre un claquement qui est dû à un allumage à contretemps et ce, au début de la marche ; il y a un vice de réglage auquel le constructeur est tenu de remédier gratuitement; si un tel inconvénient subsistait, il y aurait lieu à résiliation, parce qu'un tel état de choses est complètement anormal et diminue la durée des organes dans une proportion énorme.

Il en est de même d'un moteur qui provoque une élévation de chaleur considérable à l'échappement et pour lequel on constate que les tuyaux d'échappement sont portés rapidement au rouge à l'arrêt. Ce mouvement montre à un œil exercé qu'il y a un défaut dans la façon dont les orifices et les soupapes ont été calculés, défaut qui peut produire les pires inconvénients pendant la marche.

*h)* On constate avec un radiateur ordinaire une consommation d'eau exagérée [qui oblige par exemple le conducteur à remplir le réservoir tous les 100 kilomètres, c'est là un vice de

construction qui a plusieurs inconvénients pour la marche du moteur, sans parler des désagréments qui en résultent sur la route; si le radiateur est bien calculé, c'est alors la pompe qui est trop faible ou les sections des tuyaux qui sont insuffisantes ; il y a lieu tout au moins à une modification gratuite de la part du constructeur.

*i)* Les soupapes cassent quelquefois, bien que, depuis quelques années, cet accident soit devenu bien plus rare ; si cependant ces ruptures étaient fréquentes, il y aurait les plus grandes chances pour qu'elles fussent provoquées par un défaut de la matière employée pour les constituer, et le constructeur devrait être tenu à remplacer les clapets qu'il aurait vendus et même à réparer les pièces voisines que les ruptures auraient détériorées.

*j)* Un cylindre en fonte doit être construit de manière que les dilatations ne provoquent pas de ruptures et que le métal ne soit pas perméable ; dans le cas contraire il y a lieu au changement de tout ou partie du moteur, en vue de remédier à ces inconvénients qui résultent du vice caché de la matière.

*k)* On a vu des carburateurs fabriqués, pour être plus légers, en des alliages d'aluminium qui présentent l'inconvénient d'être attaqués par l'essence et surtout par l'alcool ; le choix de ce métal revient évidemment au constructeur et il y a là un vice caché que l'acheteur même exercé ne peut être tenu de connaître et qui se révèle à l'usage seulement.

Un flotteur ou un réservoir qui se percent dès le commencement de leur usage, ou des raccords qui laissent suinter l'essence sont, dans certains cas, des vices cachés, dont le constructeur est responsable. Si au contraire ils ne se révèlent qu'après une marche de plusieurs semaines, toute réclamation nous semble impossible, car un vice de cette nature se révèle rapidement et au bout d'un certain temps il est à présumer que ce vice est dû à quelque faute de l'acheteur. Il

en est souvent de même des tuyauteries mal établies ou de circulations d'eau mal combinées.

62. /) Une carrosserie mal assemblée qui se disloque, des roues qui cèdent ou des essieux qui se faussent sans aucun choc, sont entachés de vices cachés dont le constructeur doit la réparation ; il en est de même du cuir qui garnit les banquettes, s'il a été spécifié qu'on fournirait du cuir de première qualité, ce qui est implicitement stipulé quand il s'agit de cuir verni ; dans certains cas même, les pneumatiques peuvent être entachés de vices de fabrication s'il est prouvé qu'il a été fourni au prix normal des bandages qui ont crevé intempestivement et sans cause extérieure ; mais lorsque le fabricant contestera le vice, il sera souvent difficile de faire la preuve de la façon dont cette crevaison s'est produite.

63. m) Les appareils électriques ne sont pas à l'abri des défauts de fabrication; bobine dont l'isolant coule, accumulateurs qui, à la première décharge, voient leur matière active s'effriter, distributeurs s'usant anormalement, vis platinée dont la pointe n'est pas en platine iridiée, le seul qui résiste, etc., sont autant de défauts au sujet desquels des réclamations sont permises.

Ajoutons, sans vouloir multiplier ces exemples déjà nombreux, que les conditions dans lesquelles les vices se révèlent influent beaucoup sur le caractère véritable ou douteux de ceux-ci et que, dans bien des cas, il y a lieu de tenir compte des circonstances de la cause plutôt que de s'astreindre à des règles générales. Aussi est-il prudent, avant d'engager une instance en résiliation basée sur un vice de construction, de solliciter l'avis d'une personne compétente qui prendra soin, avant de se prononcer, d'examiner ces circonstances et dira ensuite quelles conséquences elles lui semblent comporter.

64. Une question qui touche de très près au vice caché est

celle de la nullité de la vente par suite d'erreur sur le consentement.

L'acheteur qui prouverait avoir été trompé sur la qualité! ou la nature de l'objet qui lui a été vendu, pourrait en certains cas obtenir la résiliation du marché.

Par exemple, un amateur novice achète à un négociant peu scrupuleux une « voiture 16 chevaux type Panhard » et s'aperçoit ensuite que la voiture, assez analogue extérieurement aux Panhard-Levassor, n'est pas de la construction renommée de cette maison, laquelle n'a du reste jamais fait de 16 chevaux. Bien qu'il lui ait été annoncé simplement un « type Panhard » et non une voiture Panhard, l'acheteur pourra faire résilier la vente s'il apparaît, par exemple par la correspondance, qu'il a donné lors des conventions son consentement par erreur et qu'il ne s'est aperçu du véritable état, de la véritable origine de la voiture, qu'en la faisant examiner par un spécialiste.

Un cas analogue, relatif à un tricycle qui avait été vendu comme muni d'un moteur de Dion, et dont le moteur n'était pas un véritable de Dion d'origine, est rapporté plus loin dans la jurisprudence.

65. H peut se faire que les vices de l'automobile soient tellement secrets, tellement cachés que non seulement l'acheteur, mais que le vendeur, le constructeur lui-même les ait ignorés lors de la vente. Cela est d'autant plus vraisemblable et se produit d'autant plus facilement que presque toujours le constructeur n'a fabriqué la voiture que dans certaines de ses parties et qu'il s'est fourni chez des fournisseurs d'organes spéciaux qu'il n'a pu vérifier, et au sujet desquels il n'a pu que s'en rapporter à la loyauté et à la bonne fabrication de ces derniers.

Or, même en ce cas, le constructeur ou vendeur sera tenu de garantir, de dédommager l'acheteur, et sera exposé à une

condamnation envers lui. Cette règle résulte de l'article 1643 ainsi conçu :

*// (le vendeur) est tenu des vices cachés, quand même il ne les aurait pas connus, à moins que, dans ce cas, il n'ait stipulé qu'il ne sera obligé à aucune garantie.*

Ainsi, le vendeur doit garantie à ses clients de tous les vices de ce qu'il leur vend, même des vices qu'il ne connaissait pas lui-même. Un seul moyen pour lui d'échapper à cette règle : stipuler à l'avance qu'il refuse d'accepter cette garantie; mais nous ne croyons pas qu'il y ait beaucoup d'industriels ou de négociants dans le monde de l'automobile qui aient encore réussi à faire accepter par leurs clients de telles stipulations!

Lorsque le vice provient du constructeur lui-même ou ne peut avoir été ignoré de lui, ce constructeur en doit en tous les cas garantie; et il ne pourrait, par une clause spéciale de non-garantie, s'enaffranchir que dans une mesure raisonnable et équitable et sous le contrôle des tribunaux.

On ne saurait admettre en effet que, à la faveur d'une clause qu'il aurait insérée dans son contrat, il pût livrer à son acheteur une voiture absolument défectueuse.

66. *Droits de l'acheteur.* — Etant donné que le vendeur est tenu de la garantie des vices de la voiture par lui livrée dans les conditions que nous venons d'exposer, quels seront les droits de l'acheteur à qui aura été vendue une automobile défectueuse et qui se trouvera ainsi lésé?

C'est ce que nous enseigne l'article 1614 du Code civil, ainsi conçu :

*L'acheteur a le droit de rendre la chose et de se faire restituer le prix, ou de garder la chose et de se faire rendre une partie du prix, telle qu'elle sera arbitrée par experts.*

Nous avons vu, dans notre étude relative aux retards de

livraison, que l'acheteur, le client, a, en cas de retard, le choix entre ces deux moyens : ou demander la résolution de la vente, ou demander sa mise en possession en réclamant des dommages-intérêts auxquels il a droit.

C'est une solution analogue que la loi prescrit en cas de vices cachés; là aussi elle laisse à l'acheteur le choix entre ces deux moyens : ou bien rendre la voiture dont il n'est pas satisfait, et alors se faire restituer tout ce qu'il a payé comme prix (c'est ce que nous appelons demander la résiliation de la vente), ou bien conserver» s'il le préfère sa voiture, et alors demander restitution d'une partie du prix qu'il a payé, partie que la loi confie à des experts le soin de déterminer.

67. Mais la loi est plus ou moins sévère à l'égard du vendeur, selon qu'il a eu ou non connaissance des vices de la chose qu'il vendait. A-t-il eu connaissance de ces vices, a-t-il su, par exemple, que l'automobile qu'il vendait n'avait pas la puissance qu'il annonçait, a-t-il su que tel moteur, qu'il avait affirmé être d'une marque, était en réalité d'une autre marque, que le véhicule qu'il donnait comme neuf était d'occasion ou que, alors qu'il le garantissait d'une fabrication homogène, il était composé de pièces détachées? Alors il devra non seulement, en raison de la résiliation, restituer le prix, mais encore payer à son acheteur des dommages-intérêts : article 1645 du Code civil :

*Si le vendeur connaissait les vices de la chose, il est tenu, outre la restitution du prix qu'il en a reçu, de tous les dommages-intérêts envers l'acheteur.*

Si au contraire le vendeur méconnaissait ces vices, s'il peut soutenir vraisemblablement qu'il les ignorait, sans doute il ne sera pas indemne, il devra toujours restituer le prix au client qui demanderait la résiliation et toujours lui rembourser, comme nous allons le voir, certains frais, mais il ne



devra plus cette fois de dommages-intérêts : article 1646.:

*Si le vendeur ignorait les vices de la chose, il ne sera tenu qu'à la restitution du prix et à rembourser à l'acquéreur les frais occasionnés par la vente.*

68. Des difficultés pourront s'élever sur le point de savoir si le vendeur a connu ou n'a pasconnules vices de la voiture; lui, ne manquera pas de dire qu'il les a ignorés et ne les soupçonnait même pas; or, à cet égard, il est généralement admis qu'un professionnel: constructeur, intermédiaire ou autre, doit être présumé avoir connu les vices de la chose, et par conséquent condamné à des dommages-intérêts, s'il livre une voiture défectueuse, A lui d'avoir une compétence assez étendue, des connaissances professionnelles assez précises pour ne pas livrer à sa clientèle des voitures mal conditionnées 1

69. Autre difficulté à prévoir à propos de ce qu'il faut entendre par « les frais occasionnés par la vente ». Le vendeur assigné en résiliation et condamné devra, même s'il a ignoré les vices de l'automobile qu'il a vendue,rembourser non seulement le prix qu'il aura touché, mais encore tous les frais que son acheteur aura supportés à l'occasion de la vente,

Dans ces frais sont compris le coût des actes ou contrats relatifs à la vente, les intérêts du prix pendant le temps qu'il est resté entre les mains du vendeur, le montant de certains accessoires que l'acheteur s'est procurés en raison de la vente qu'il avait contractée, à condition toutefois qu'il s'agisse d'accessoires indispensables tels que la trompe ou les lanternes réglementaires, la pompe de pneumatiques et les chambres à air de rechange ; ces objets doivent suivre le sort de la voiture, et être repris au prix coûtant par le vendeur condamné à la résiliation ; mais il n'en saurait être de même des accessoires de fantaisie que l'acheteur se serait procurés par caprice ou humeur personnels, tels qu'un coussin de forme appropriée, des outils autres que les outils courants ou

des améliorations d'installation qui auraient un caractère de superfluité; la jurisprudence a indiqué que des objets tels que ces derniers doivent rester au compte de l'acheteur, puisque ces accessoires pourront toujours lui servir lorsqu'il se décidera, malgré les déceptions de la première expérience, à acheter une autre voiture où ils trouveront leur emploi.

Doivent aussi, selon nous, rentrer dans ces frais mis par la loi à la charge du vendeur, les réparations plus ou moins nombreuses et plus ou moins importantes que l'acheteur a dû faire faire et payer, si toutefois il est prouvé que ces réparations ont été nécessitées par les vices cachés qui motivent la résiliation de la vente.

Le vendeur devra d'ailleurs rembourser à son acheteur non seulement les frais que celui-ci aura personnellement supportés, mais aussi ceux que celui-ci aura dû rembourser à d'autres. Ainsi X..., constructeur, a-t-il vendu à Y... une voiture défectueuse, et Y... l'a-t-il lui-même revendue à Z...? Si Z... vient à faire résilier la vente et oblige Y... à lui rembourser certains frais, ce dernier, dans le recours qu'il exercera contre le vendeur primitif, le constructeur X..., pourra lui réclamer et les frais qu'il aura lui-même encourus et ceux qu'il aura remboursés à Z... Cette solution résulte d'un arrêt en date du 27 juin 1847 qui fait jurisprudence.

Par contre, nous ne pensons pas qu'il faille comprendre dans les frais à la restitution desquels le vendeur est tenu, les dépenses de toute nature que l'acheteur a pu faire à l'occasion de la vente; ainsi, si l'acheteur a eu à supporter des frais de voyage pour venir prendre livraison de la voiture, s'il a fait en même temps des dépenses d'hôtel, acheté un équipement ou un costume spécial, il ne sera pas fondé à en demander le remboursement; tout cela en effet ne doit pas rentrer dans les « frais » au sens de la loi, mais ferait plutôt l'objet de dommages-intérêts dans le cas où il y aurait lieu à une condamnation de ce chef.

70. Nous avons dit plus haut qu'au cas de vice grave ou de vice caché, l'acheteur pouvait, à son choix, demander soit la résiliation de la vente, soit une diminution du prix ; c'est ce qui résulte de l'article 1614 du Code civil que nous avons cité textuellement et qui semble bien laisser à l'acheteur toute faculté et libre choix à cet égard.

Toutefois, la jurisprudence s'est en certains cas refusée à se montrer aussi rigoureuse envers les constructeurs, et lorsque le vice constaté, même grave, même caché, était tel qu'il était facilement réparable et ne s'opposait pas à ce que la voiture mise au point fonctionnât normalement, les tribunaux ont parfois refusé d'accorder à l'acheteur la résiliation que celui-ci sollicitait, et se sont bornés à condamner le constructeur à réparer la pièce défectueuse, tout en maintenant la vente.

C'est ainsi que le tribunal de commerce d'Arras a jugé que l'acheteur d'une voiturette automobile dont la construction est affectée d'un vice caché, n'est pas fondé à exercer l'action rédhibitoire lorsqu'il est constant que la réparation de la pièce défectueuse, dans l'espèce le remplacement d'un palier, permet de rendre à la voiture son état normal de fonctionnement.

Ainsi encore, la cour de Paris, confirmant un jugement du tribunal de commerce de la Seine, qu'on trouvera plus loin à notre chapitre de la jurisprudence, a décidé :

« Que la défectuosité qui consiste dans une imperfection des cylindres ne saurait avoir pour conséquences d'entraîner la résiliation du marché, s'il résulte de l'expertise ordonnée que cette imperfection affecte un organe qui peut être facilement remplacé et que, d'ailleurs, le remplacement de ces cylindres a été offert gratuitement par le constructeur. »

71. *Durée de la garantie.* — L'acheteur peut-il indéfiniment, et sans délai, demander la résiliation de la vente dont il

n'est pas satisfait? Non, l'article 1648 du Code civil ne l'autorise à agir que dans un court délai.

ART. 1648. — *L'action résultant des vices rédhibitoires doit être intentée par l'acquéreur, dans un bref délai, suivant la nature des vices rédhibitoires et l'usage du lieu où la vente a été faite.*

On le voit, cet article ne détermine pas nettement le délai dans lequel l'acheteur pourra engager sa demande de résiliation; il se borne à parler d'un bref délai. Aussi est-il généralement admis que les tribunaux ont un pouvoir souverain d'appréciation pour dire si l'acheteur est encore dans les délais voulus pour plaider en résiliation, ou si, au contraire, il n'a pas laissé s'écouler trop de temps depuis l'époque de la vente. Pour en décider, les juges devront se baser sur les circonstances de la cause, qui consisteront dans la nature des vices constatés, dans l'expérience ou l'inexpérience de l'acheteur, dans l'usage plus ou moins fréquent qui a pu être fait de l'automobile, et aussi, dit le Code, dans l'usage des lieux.

A défaut d'usages encore bien établis en matière spéciale d'automobiles, nos tribunaux français s'en rapportent souvent aux usages établis en matière de mécanique pour déterminer le laps de temps pendant lequel la quantité des vices de construction doit s'exercer. Ces usages veulent que la garantie ne dépasse pas, suivant les machines, un an ou deux, car au delà de cette durée, On admet que les défauts cachés n'ont pu faire autrement que de se révéler.

Mais il est un élément essentiel dont il faut tenir compte, c'est le plus ou moins grand usage que l'acheteur a fait de son véhicule. S'il s'en est servi beaucoup et presque chaque jour sans avoir eu à s'en plaindre, il semble bien qu'après une période d'environ six mois il ne soit plus fondé à arguer de l'existence d'un vice caché. Si, au contraire, pendant le cours de toute une année il s'en est servi fort peu, et si au bout de treize mois, au moment, où il demande à la voiture son pre-

mier effort considérable, il s'aperçoit qu'elle n'a aucune puissance, il sera fondé alors à demander la résiliation.

Aux termes d'un arrêt de la Cour de cassation en date du 27 juin 1887, c'est non pas du jour de la vente mais du jour de la découverte du vice que court le délai de garantie dont parle l'article 1648; dans l'espèce sur laquelle statuait cet arrêt, il s'agissait d'une machine à fabriquer la glace qui au lieu de produire par heure les 150 kilogrammes de glace annoncés par le vendeur n'en donnait que 27 à 30 ; les acheteurs n'avaient découvert le vice qu'au bout d'un certain temps et n'avaient intenté leur action en résiliation de vente que quatre mois après cette découverte ; malgré les objections des vendeurs qui déclaraient cette action tardive, la Cour suprême l'a déclarée recevable.

D'une façon générale, et au cas d'un usage normal de la voiture, nous estimons qu'en matière d'automobiles, la durée de la garantie doit être d'au moins un an ; et c'est pourquoi le constructeur qui fait la grâce à son client de lui indiquer qu'il garantit sa voiture de tout vice de construction pendant six mois fait en réalité, aux dépens de l'acheteur, un bénéfice de six mois de garantie, tout en ayant l'air de lui concéder un avantage. Aux acheteurs de ne pas être dupes de ces apparences de générosité.

72. Quoi qu'il en soit, la demande de résiliation formée par un acheteur ne pourra être rejetée comme étant tardive que s'il a été involontairement négligent.

Ainsi certains chauffeurs, dès qu'ils s'aperçoivent que leurs voitures ne vont pas, s'empressent d'y faire faire, à maintes reprises, des réparations. Cela dure plusieurs mois; puis, un beau jour, quand tous les mécaniciens du monde y ont perdu leur latin, ils apprennent, par un homme de l'art qu'ils ont consulté, ou par un de leurs amis plus expérimenté qu'eux, qu'il n'y a rien à faire, que l'automobile a un vice propre, un vice caché mais certain, vice de construction tel que toutes les

réparations seront plus ou moins inutiles et que, ce qu'il faut, c'est une réfection presque complète. Ceux-là n'ont pas, malgré les longs mois qui se sont écoulés et pendant lesquels ils ont pu user de leurs véhicules, ceux-là n'ont pas néanmoins perdu leur droit à résiliation; et si, alors, ils ne perdent plus de temps, si, dès qu'ils ont connu ce vice caché de la voiture, ils intentent l'action contre leurs vendeurs, ils pourront voir leurs demandes accueillies.

Mais c'est une chose terrible que ces réparations à jet continu ; et en abusant, l'acheteur s'expose fort à voir tous ses droits compromis. Nous nous souvenons en effet de cas où des acheteurs avaient tant et tant recouru à des raccommodeurs de tout acabit, tantôt chez eux, tantôt dans les localités qu'ils traversaient, que leurs voitures étaient devenues quasi méconnaissables, et que lorsque les experts nommés par le tribunal examinaient celles-ci, ils concluaient simplement ainsi : « Il est possible que la voiture n'ait pas été parfaitement construite, qu'elle ait eu quelques vices cachés; c'est même probable d'après la nature et le nombre des réparations qu'elle a dû subir; mais comme les mille et mille retouches qui y ont été faites ont modifié complètement certains de ses organes, nous ne saurions absolument l'affirmer. » Et dans ces conditions l'acheteur n'avait plus guère chance de succès.

D'où nous concluons que ce que les automobilistes ont de mieux à faire, quand ils croient avoir une voiture défectueuse, c'est de s'adresser à quelqu'un de compétent en matière de mécanique et de technique automobiles, de le prier d'examiner leurs voitures, et si l'examen leur est favorable, d'intenter leur demande de résiliation sans passer par tant de réparations coûteuses et souvent compromettantes pour leur propre cause.

73. De même qu'ils fixent eux-mêmes la durée de leur

garantie à six mois, ainsi que nous venons de le dire, de même bien des constructeurs font figurer sur leur papier à lettres ou font signer à leurs acheteurs une clause aux termes de laquelle ils ne seront tenus pour toute garantie qu'au simple remplacement des pièces défectueuses.

Les acheteurs feront bien de se méfier d'une telle clause qui ne peut qu'être restrictive de leurs droits. Et même quand ils l'auront signée, ils devront veiller à ce que leurs vendeurs n'en abusent pas. Nous estimons d'abord qu'en un tel cas le transport des pièces devra être fait aux frais du constructeur; même dans le cas où un démontage serait nécessaire, le constructeur pourrait être tenu d'y faire procéder par un mécanicien dont il aurait à supporter les frais de voyage. De plus, ce remplacement devra se faire sans retard, dans le plus bref délai, et dans les meilleures conditions; et si, par négligence ou par entêtement, le constructeur laissait trop longtemps la voiture en souffrance, l'acheteur ferait bien de le mettre en demeure, soit par exploit d'huissier, soit par lettre recommandée, de lui donner satisfaction, et même il ne, devrait pas hésiter, si l'attente se prolongeait à l'excès, à le poursuivre en dommages-intérêts, cette poursuite étant basée non sur la défectuosité de la voiture, mais sur le manquement du constructeur à ses engagements et sur la négligence dont il fait preuve aux dépens de son acheteur.

Nous n'entendons pas, d'ailleurs, donner là des principes absolus ; tout dépend des circonstances du litige et des conventions que les parties peuvent passer entre elles.

#### DE L'EXPERTISE

74. Les demandes de résiliation de ventes nécessitent souvent l'intervention d'un expert. On conçoit en effet qu'en présence des difficultés qui peuvent s'élever sur le point de savoir si tel ou tel vice de construction est grave ou non, s'il doit

être ou non considéré comme un vice caché, les tribunaux, qui n'ont pas sous les yeux des éléments d'appréciation suffisants et ne possèdent généralement qu'une connaissance imparfaite de la mécanique, éprouvent le besoin de faire appel aux lumières d'un homme de l'art; ils s'adressent alors à un technicien, spécialement choisi à cet effet et accrédité auprès de leur juridiction, qu'ils chargent d'examiner la voiture litigieuse, d'en décrire l'état, les défauts, et de donner sur la solution du procès un avis émis après serment et dont, sans être liés par lui, ils s'inspirent le plus souvent dans leur décision.

Cette question de l'expertise se trouvant ainsi liée à notre étude des vices de construction, nous avons jugé utile de la faire connaître à nos lecteurs, et de leur indiquer notamment les règles générales qui président à la mise en œuvre de l'expert lorsque son intervention est jugée nécessaire.

75. *Expertises amiables.* — Le rôle de l'expert peut tout d'abord n'avoir pour but qu'une mesure conservatoire et ne s'exercer qu'à la requête et sous le seul contrôle de l'intéressé. Ainsi un automobiliste veut-il faire constater un fait (accident, rupture de pièce ou toute autre chose) qui vient de se produire et dont il entend se prévaloir plus tard pour la défense de ses droits? Il peut s'adresser à un huissier en le faisant assister d'un spécialiste choisi parmi les plus compétents de la région où il se trouve, l'huissier devant se borner à faire un constat sur tel ou tel point, telle ou telle pièce brisée qui lui est indiquée, et l'homme de l'art pouvant seul dire à qui cette rupture doit être attribuée et dans quelles conditions elle est intervenue.

Sans doute, en cas de litige ultérieur, les déclarations d'un expert ainsi institué n'auront pas une portée souveraine et ne feront pas loi aux yeux des juges parce que l'expertise n'aura pas été contradictoire, mais elles pourront néanmoins être d'un grand poids pour l'édification de la



justice et notamment, peut-être, éviter la nécessité d'une expertise judiciaire qui est toujours coûteuse et qui retarde encore la procédure.

Une excellente précaution à prendre, lorsque cela est possible, en cas d'accident ou d'avarie, est de faire faire sans délai et sans modification à la machine avariée, une photographie que l'huissier joindra à son constat; lorsque la pièce brisée est facilement démontable, il est également très prudent de la faire placer sous scellés par l'huissier, de façon à pouvoir ultérieurement la produire devant le tribunal ou devant un expert nommé par le tribunal, sans qu'aucune contestation puisse être soulevée par l'adversaire sur l'authenticité de la pièce en question. On peut encore, pour n'être pas soupçonné d'avoir substitué une pièce ou une voiture à une autre, faire apposer sur cette pièce ou cette voiture, par un huissier ou en présence de témoins qui en certifieraient au besoin, des cachets en plomb qui en empêchent l'emploi ou bien encore faire placer l'objet dans un garage qui constituera une sorte de séquestre jusqu'au jour où il sera possible de faire la preuve des allégations avancées. I

76. *Expertises judiciaires.* — L'automobiliste lésé entend-il donner à l'expert un caractère plus imposant, plus officiel? Veut-il pouvoir baser sur le rapport de cet expert une demande en justice, il peut le faire nommer judiciairement. En ce cas, il ne choisira pas lui-même ledit expert, mais il assignera son adversaire en nomination d'un expert, et c'est le tribunal qui désignera celui-ci.

On sait que, selon les cas, le demandeur en résiliation de vente peut, ainsi que nous l'avons exposé dans nos préliminaires, appeler le défendeur soit devant le tribunal de commerce, soit devant le tribunal civil. Devant le tribunal de commerce, ce sera généralement un arbitre technicien qui sera nommé et qui aura à procéder à l'instruction de l'affaire.

Si le demandeur préfère au contraire s'adresser à la juridic-

tion civile, il fera bien, avant d'engager le procès en résiliation, d'appeler au préalable son adversaire devant le tribunal des référés qui doit désigner lui-même l'expert, en spécifiant bien la mission qui incombe à celui-ci; et il se pourra que cet expert mette les parties d'accord, leur évitant ainsi les frais et les longueurs d'une instance sur le fond, d'autant que bien souvent il aura reçu du tribunal des référés le pouvoir de procéder lui-même aux réparations qu'il jugera nécessaires.

77. Voici une difficulté qui se présente souvent en cours d'expertise. Un Parisien, M. X... a acheté à Y..., constructeur également parisien, une voiture. Aussitôt en possession de celle-ci, il est parti en excursion ou en voyage; quelques anicroches se sont bien produites en route; cependant, tant bien que mal, l'automobile est parvenue jusqu'à Lyon; mais arrivée dans cette ville, elle est restée définitivement en panne, incapable de continuer ni de revenir.

En raison de leur domicile et du lieu où s'est effectuée la vente, le litige est de la compétence du tribunal de la Seine; or comment les choses vont-elles se passer s'il s'agit de faire examiner par un expert la voiture qui se trouve à 500 kilomètres de là?

En un tel cas, les parties, si elles étaient d'accord, pourraient s'entendre pour faire désigner un expert lyonnais qui par une sorte de commission rogatoire dresserait son rapport sur place et le transmettrait ensuite aux juridictions parisiennes, lesquelles statueraient d'après ses conclusions; mais cela serait peu pratique, car les parties elles-mêmes, à moins de s'imposer des voyages coûteux et répétés, ne pourraient pas assister à l'expertise ni donner à l'homme de l'art leurs explications verbales.

Le demandeur pourrait encore faire nommer un expert parisien qui aurait mission de se rendre à Lyon pour visiter

la voilure; mais cela serait également coûteux, car l'expert serait presque à coup sûr obligé de faire plusieurs voyages.

Aussi le mieux est-il en une telle hypothèse que l'acheteur qui sollicite l'expertise fasse revenir la voiture par le chemin de fer, de préférence en petite vitesse, après avoir pris soin de bien faire constater avant le départ de Lyon l'état du véhicule, et qu'il la fasse remiser dans un garage parisien où elle attendra la visite de l'expert, ou bien encore qu'il laisse à cet expert lui-même le soin de faire revenir la voiture dans les conditions qu'il jugera lui-même utiles.

Quelle que soit la résolution à laquelle il s'arrêtera, l'acheteur, demandeur à l'expertise, devra avancer tous les frais, frais de transport, frais de voyage, de démontage ou d'entretien du véhicule pendant toute la durée du litige; en cas de gain de son procès, il en sera dédommagé postérieurement par son vendeur.

78. In expert, commis pour visiter une voiture défectueuse et dire si elle est entachée d'un vice grave et *caché*, n'ayant pu concilier les parties, rédige un rapport qui sera soumis au tribunal.

A quel point de vue doit-il se placer pour dire si le vice de cette voiture était ou non caché? Doit-il se placer à son point de vue personnel, c'est-à-dire au point de vue d'un homme tout à fait compétent, ayant l'œil très exercé et à qui les vices apparaissent aisément, ou bien au point de vue d'un homme d'intelligence et de compétence moyennes, ou bien au point de vue tout spécial de l'acheteur qui se plaint des déficiences?

On conçoit en effet que tel défaut d'une voiture ait pu être apparent pour l'un et secret pour l'autre; qu'un professionnel de l'automobilisme, comme le coureur, comme l'intermédiaire, le tenancier de garage, ait pu se rendre

compte facilement de telle et telle défectuosité de la voiture a lui vendue, tandis que le profane, le débutant qui n'a jamais touché à la carburation qu'en rêve, n'ait eu aucune connaissance des imperfections du véhicule qui lui était livré.

Et dès lors il semble juste que l'expert montre moins d'exigence envers ce dernier qu'envers les autres ; il semble qu'il doive, pour dire s'il y a vice caché ou vice apparent, se baser non sur ses propres connaissances, mais sur les connaissances et les notions plus ou moins précises ou plus ou moins vagues de l'acheteur en matière de mécanique ou de technique automobile; il semble qu'il doive faire savoir au tribunal si, étant donné son degré d'expérience, l'acheteur pouvait et devait se rendre compte du ou des défauts qui entachent l'automobile, et si, par conséquent, il connaissait, au moment où il l'achetait, les vices de celle-ci, ou si, au contraire, il a pu être trompé. Sans doute, cette façon de procéder offre un danger : c'est que certains acheteurs s'efforcent, afin d'avoir gain de cause, de paraître plus naïfs qu'ils n'étaient en réalité, et tâchent de faire croire à l'expert qu'ils n'ont pu voir un défaut qui, en réalité, leur était parfaitement apparu; mais, pour peu que celui-ci soit clairvoyant, il ne se laissera pas prendre à ce stratagème. De même qu'en matière criminelle le médecin aliéniste sait distinguer le vrai fou de celui qui n'est qu'un simulateur, de même l'ingénieur-expert saura discerner le vrai, le pur ignorant de celui qui, par intérêt et par calcul, veut paraître plus bête qu'il n'est en réalité; et il dénoncera, dans son rapport, cet excès de modestie...

Toutefois, la thèse contraire a été soutenue et nous savons que certains experts, et des plus autorisés, ont pour méthode de se demander simplement si le vice qui leur est signalé eût (ou non échappé à leurs yeux s'ils avaient été appelés à acheter eux-mêmes la voiture litigieuse.

Quoi qu'il en soit, nous estimons que l'expert ne doit laisser planer dans son rapport aucun doute sur le point de vue auquel il s'est placé, sur la façon dont il rend compte de son examen. Afin de permettre au tribunal de juger sainement et de faire une juste application des articles 1641 et 1612 du Code civil, il doit dire si le vice que lui-même juge caché ou non pouvait apparaître vraisemblablement à l'acheteur en cause, étant données les connaissances de celui-ci, ou tout au moins indiquer d'un mot quel était le degré de connaissances de l'acheteur à l'époque de la vente.

Un rapport qui serait complètement muet à cet égard serait insuffisant et pourrait donner lieu à une contre-expertise, ce qui est toujours fâcheux et pour les parties qui se trouvent ainsi astreintes à de nouveaux frais, et pour le premier expert lui-même dont le travail est ainsi mis en suspicion.

### JURISPRUDENCE

79. Citons d'abord quelques décisions de la Cour de cassation ou Cour suprême, qui sont intervenues sur des demandes en résiliation de ventes d'objets de nature diverse, mais qui ayant une portée générale peuvent trouver leur application aussi bien dans la matière qui nous occupe, celle des résiliations de ventes d'automobiles, que dans toutes autres; comme elles font jurisprudence, elles présentent pour nos lecteurs un grand intérêt.

Nous reprendrons ensuite notre méthode qui consistera à envisager tour à tour, et spécialement en matières cycliste et automobile, les cas où les tribunaux ont accueilli les demandes en résiliation de ventes et les cas où ils les ont rejetées.

*a)* Le juge du fait (tribunal ou cour d'appel) apprécie souverainement si les défauts de la chose vendue constituent des vices cachés engageant la responsabilité du vendeur.

(Cour de cassation, 30 décembre 1899; *Pand. franc.*, chap. vi, 1, p. 59.) 9

b) L'action rédhibitoire peut être exercée par le sous-acquéreur tant contre son vendeur que contre le vendeur primitif. (Cour de cassation, 12 novembre 1884.)

c) Il appartient au juge du fond (tribunal ou cour d'appel) de déterminer souverainement en fait, selon la nature des vices ainsi que d'après les faits et circonstances de la cause, la durée et le point de départ du délai accordé à l'acheteur pour intenter l'action rédhibitoire à raison du vice de la chose vendue. (Cour de cassation, 27 juin 1887; *Pand. franc. pér.*, 1887,1, p. 248<sup>1</sup>.)

d) Il y a vice caché, dont le vendeur doit garantir, quand l'appareil fourni contient des défauts le mettant dans l'impossibilité de fonctionner, alors que ces défauts, qui n'ont pu être connus lors du premier essai fait à la suite du montage, ne se sont révélés que lors de la mise en fonctionnement de l'appareil. (Cour de cassation, 22 mai 1900; *Dalloz pér.*, 1901, 1<sup>re</sup> partie, p. 454.)

e) Lorsque, à l'occasion de la vente d'une machine, l'acheteur, par lettre adressée après livraison, s'est formellement

1. Voici le texte complet de l'arrêt (Cour de cassation, Ch. civ., 27 juin 1887) : « La Cour,

< Attendu que l'arrêt attaqué déclare qu'il s'agissait d'une machine dont le vice ne pouvait apparaître qu'autant qu'elle serait affectée à l'usage auquel elle était destinée, et que c'est seulement quand, étant en la possession d'E... frères, elle a été employée à la fabrication de la glace, qu'on a pu reconnaître que tandis qu'elle avait été vendue comme pouvant produire 150 kilogrammes de glace par heure, elle en donnait à peine 27 à 30 ; que c'est donc à *partir de ce moment seulement* qu'a pu courir le délai pour intenter l'action rédhibitoire, soit comme action principale, soit comme action récursoire ; que cette action ayant du reste été intentée par E... frères et par la Compagnie des distilleries algériennes *dans les quatre mois de la découverte du vice* qui rendait la machine impropre à l'usage auquel elle devait servir, a été exercée dans un délai normal et ne peut être frappée de déchéance ;

« Attendu qu'en statuant de la sorte, l'arrêt attaqué n'a fait qu'user du pouvoir discrétionnaire qui lui était conféré par l'article 1648 du Code civil pour apprécier, d'après les faits et circonstances de la cause, la durée et le point de départ du délai de l'action rédhibitoire ;

« Par ces motifs,

< Rejette le pourvoi. »

réservé une prolongation du délai de garantie fixé dans la convention, jusqu'à ce que la machine litigieuse, déjà mise en marche, ait pu être soumise à une épreuve prévue par ladite convention (épreuve qui a eu lieu quelques jours plus tard), les juges sont en droit d'apprécier qu'en n'élevant aucune protestation sur ces réserves, le vendeur a accepté cette prolongation et qu'il n'est pas recevable à soutenir que la réclamation de l'acheteur est tardive. (Cour de cassation, Ch. req., 7 mars 1905 : aff. G...-M...)

f) Si, en principe, le vendeur doit la garantie des vices cachés dans les conditions des articles 1611 et 1643 du Code civil, il peut aussi stipuler qu'il n'y sera pas soumis.

Et il rentre dans les pouvoirs souverains d'appréciation des juges du fait, de décider d'après les conventions des parties, interprétées d'après les faits et circonstances de la cause et les usages locaux, que cette exemption existe. (Cour de cassation, Ch. req., 27 janvier 1896.)

#### *Cas où les demandes de résiliation ont été accueillies*

Avons-nous besoin de rappeler ici que ces cas sont très nombreux, et que nous n'entendons pas les citer tous. Il nous suffira d'en exposer quelques-uns qui soient de nature à donner à nos lecteurs une idée aussi nette que possible de leurs droits.

80. 1° En juillet 1898, M. X... vendait à M. B... une voiture automobile, moyennant le prix de 16 900 francs. Ce prix était payé comptant contre livraison de la voiture le 3 août suivant, et après essai fait par l'acheteur, ainsi que cela avait été convenu entre les parties.

S'apercevant bientôt que sa voiture ne remplissait pas toutes les conditions de vitesse promises, M. B... assignait

son vendeur en résiliation de la vente pour vices cachés, en restitution de prix et en paiement de la somme de 625 francs, montant des frais de démontage, de vérifications et de réparations, avancés par lui. Le tribunal nommait un expert qui constatait « que des quatre vitesses auxquelles devait pouvoir rouler la voiture, les trois plus faibles seules pouvaient être obtenues, et qu'en outre, dès que se présentait une côte, la voiture ne pouvait la franchir que très lentement » ; il concluait en outre : « que ce manque de vitesse constituait évidemment un inconvénient assez sérieux et qu'à ce point de vue la voiture litigieuse pouvait être considérée comme sensiblement inférieure aux voitures du même type; qu'en résumé cette voiture pouvait fonctionner, mais que tant que l'on n'aurait pas augmenté la puissance du moteur, on ne pourrait atteindre les grandes vitesses et l'on serait exposé pour des causes très légères à des arrêts intempestifs ».

A la suite de ce rapport, le tribunal civil de la Seine, troisième chambre, faisait entièrement droit aux conclusions de M. B... en s'exprimant ainsi :

« Attendu que le vendeur est tenu de la garantie à raison des vices cachés qui affectent la chose vendue dont l'acheteur n'a pas su se convaincre par lui-même et qui la rendent impropre à l'usage auquel elle était destinée;

« Attendu que, spécialement, doivent être considérés comme vices cachés et entraînant la résiliation de la vente le manque de vitesse promise dans une voiture automobile et les arrêts intempestifs auxquels on est exposé pour des causes très légères... »

De cette décision, le vendeur X... crut devoir interjeter appel, se basant sur ce qu'il ne pouvait y avoir vice caché à l'égard d'une automobile dont l'acheteur avait pu facilement faire l'essai.

Mais la Cour confirma le jugement du tribunal, se basant,



elle, sur ce fait que l'expert commis par le tribunal avait dû se livrer à un travail très approfondi pour découvrir les vices de l'automobile, et que, par conséquent, l'acheteur avait fort bien pu se laisser induire en erreur; en réalité, le moteur avait bien la puissance convenue, mais c'est la carrosserie qui était beaucoup trop lourde et mal assortie. (Jugement Trib. civ. de la Seine, 3<sup>e</sup> Ch., 16 février 1900: *Gaz. Trib.*, 6 mai 1900; arrêt confirmatif, Cour d'appel de Paris, 7<sup>e</sup> Ch., 4 janvier 1901.)

81. 2<sup>o</sup> M. B... avait acheté à M.C... un tricycle à pétrole, après essais, et la facture étant ainsi conçue : « Tri Perfecta, moteur de Dion, force 2 chevaux 3/4, garanti en parfait état de marche. »

Apprenant bientôt par un spécialiste à qui il l'avait fait visiter que ce tricycle n'avait pas exactement la force promise et que le moteur n'était pas en réalité un moteur de Dion-Bouton, il assigna son vendeur en résiliation, et dans les termes suivants le tribunal lui donna gain de cause :

« Le Tribunal :

« Attendu qu'il est justifié que C... a vendu à B... un tricycle à pétrole, étant stipulé que ledit tricycle serait j d'une force de 2 chevaux 3/4 et qu'il serait muni d'un moteur de Dion-Bouton ;

« Attendu qu'il est justifié, d'une part, que le moteur, bien que contenant certaines pièces provenant de l'usine de Dion-Bouton, contenait d'autres pièces de provenances diverses, et n'était pas en réalité un moteur de Dion-Bouton ; qu'en outre, les pièces de ce moteur qui provenaient de l'usine de Dion-Bouton ne correspondaient qu'à la force de 2 chevaux 1/4 et non 2 chevaux 3/4; attendu, par suite, que les conditions du marché n'ayant pas été remplies, il convient de dire, bien que B... ait pris livraison, que la vente est nulle par suite de l'erreur de B... sur une des qualités substantielles de la chose objet du contrat ;

« Par ces motifs,

« Déclare nulle la vente intervenue entre les parties... le consentement ayant été donné par erreur. » (Trib. de com. de la Seine, 19 décembre 1903.)

82. 3° M. P... avait, en avril 1892, acheté, de M. M..., représentant de commerce, à Nevers, une bicyclette du prix de 561 francs; le 14 mai suivant, il faisait une chute, déterminée par la rupture du tube de direction; il assignait aussitôt son vendeur en nullité de la vente en même temps qu'en dommages-intérêts; et le tribunal puis la cour d'appel de Bourges faisaient droit à sa demande dans les termes suivants :

« Attendu que la première hypothèse qui se présente à l'esprit, en l'absence de toute cause connue avec certitude de la rupture du tube de direction, est la faiblesse de ce tube ne pouvant remplir l'emploi auquel il était destiné; que si telle est l'origine de l'avarie survenue à la bicyclette, elle serait due à un vice caché de la machine, dont le mauvais état en cette partie était dissimulé aux yeux de l'acheteur par différentes pièces qui rendaient toute vérification impossible; qu'en supposant même que P... eût pu examiner le tube de direction en faisant démonter la machine, il lui était impossible, à moins d'avoir des connaissances techniques qui lui font défaut, de se rendre compte du degré de résistance de cette partie du mécanisme; qu'à tous les égards, dans cette hypothèse, la chute dont il a été victime serait due à un vice caché de la chose vendue, qui est de nature à entraîner la résiliation du marché et le principe de dommages-intérêts au profit de l'acheteur... » (Cour d'appel de Bourges, 27 juin 1893; arrêt confirmé par la Cour de cassation, le 30 janvier 1893; *Gaz. Trib.*, 31 janvier 1895.)

83. 4° Un constructeur d'automobiles s'étant aperçu que les pneumatiques qui lui avaient été fournis ne répondaient pas à ce qui lui avait été promis quant à leur résistance et à leur durée, plaida en résiliation du marché.

Une expertise eut lieu et fit découvrir qu'un certain nombre de bandages retournés par divers clients présentaient les imperfections suivantes : 1° la chape était collée sur la toile au lieu que celle-ci fût noyée par moulage entre plusieurs épaisseurs de caoutchouc; 2° la toile n'avait pas la qualité suffisante pour résister au travail auquel elle était soumise et se pourrissait très rapidement à la moindre humidité; 3° la qualité du caoutchouc formant la chape était tout à fait inférieure ; 4° un certain nombre de défauts de fabrication, soit apparents, soit cachés, ont été reconnus exacts.

Le tribunal de commerce reconnut dès lors valable la réclamation du fabricant d'automobiles, et jugea ainsi :

« Attendu que les pneumatiques livrés sont collés au lieu d'être moulés, que la toile de l'enveloppe n'a pas de résistance, que les différentes épaisseurs de caoutchouc formant la chape se décollent facilement ; que les chambres à air ne sont pas étanches ; que c'est l'usage qui a révélé ces défectuosités; que celles-ci constituent donc des vices cachés de la chose vendue ;

« Par ces motifs,

« Prononce la résiliation. » (Trib. de com. de la Seine, 20 juin 1900.)

84. 5° Un intermédiaire avait vendu comme neuf un châssis automobile qui avait déjà quelque peu servi; le tribunal a vu là, en même temps qu'un vice caché dont était entaché l'objet vendu, un véritable dol dont s'était rendu coupable le vendeur ; et dans le jugement qui suit il s'est montré très sévère pour ce dernier :

« Le Tribunal,

« Après en avoir délibéré conformément à la loi ; « Sur la résiliation des conventions et 3 000 francs de dommages-intérêts :

« Attendu qu'il est acquis aux débats que suivant conven-

tions intervenues entre les parties à la date du 2 avril 1902 et dont le Tribunal ordonne l'enregistrement avec le présent jugement, E... a vendu à S... un châssis neuf et une automobile Pieper 12 chevaux pour le prix de 12 000 francs, stipulée payable 3 000 francs comptant et 9 000 francs à la livraison dudit châssis ;

« Attendu que ledit châssis devait être livré du 10 au 20 avril 1902; qu'il devait être en parfait état de bon fonctionnement et que S... se réservait la faculté de le rendre s'il ne satisfaisait pas à cette condition, le délai prévu pour cette restitution étant indiqué au 31 juillet 1902;

« Attendu qu'E... soutient que ce serait précisément en contradiction avec cette dernière clause que S... émettrait la prétention de lui rendre ledit châssis ;

« Que l'ayant reçu et en ayant pris livraison sans formuler aucune réserve, il ne serait pas fondé, dès lors, en sa demande ;

« Mais attendu qu'il convient d'observer qu'en l'espèce, S... n'entend pas baser sa demande en résiliation sur la clause prévue audit contrat;

« Qu'il invoque le dol et la fraude, qui ont pour effet de vicier tout engagement;

« Qu'il échet donc de rechercher si, sur ce point, les allégations du demandeur sont justifiées;

« Et attendu qu'il ressort des documents versés aux débats et de l'instruction ordonnée par ce tribunal, que le châssis livré par E... à S... était un châssis usagé qui, au moment même où il le vendait en affirmant à S... qu'il le commandait à Liège, chez le fabricant, prenait part à la course de Paris à Nice et retour, et effectuait ainsi un parcours de plus de 2 000 kilomètres;

« Qu'il est manifeste que S... a été trompé par E... qui s'était engagé à lui livrer un châssis neuf, le parcours effectué en course par ce châssis ne pouvant être raisonnablement considéré comme un parcours d'essai, ainsi que le soutient E... et le contrat, au surplus, ne visant pour les essais qu'un parcours d'au moins 100 kilomètres ;

« Attendu, dès lors, que c'est à bon droit que S... demande la résiliation des conventions dont s'agit et que celle-ci doit être prononcée aux torts et charges de E...;

« Et attendu que, par suite de cette résiliation et des circonstances qui l'ont entourée, S... a subi un préjudice dont il lui est dû réparation ;

« Que le Tribunal trouve dans les faits de la cause les éléments d'appréciation suffisants pour fixer à la somme de 500 francs l'importance dudit préjudice ;

« Qu'il échet, en conséquence, d'accueillir ce chef de demande, à concurrence seulement de ladite somme ;

« Sur la restitution de 12 000 francs :

« Attendu qu'il est acquis aux débats que S..., ainsi qu'il s'y était obligé, a versé à E..., pour prix du châssis litigieux, une première somme de 3 000 francs, ci..... 3000

« Et une autre somme de 9 000 francs; ci ..... 9 000

« Soit, au total, celle de 12 000 francs, ci ..... 12 000

« Que, par suite de la résiliation qui va être ci-après prononcée, ladite somme va se trouver sans emploi entre les mains de E...;

« Qu'il échet d'obliger ce défendeur à la restituer à S..., avec les intérêts du jour des versements;

« Qu'il convient également de faire droit à la demande de S..., tendant à lui voir donner acte de ce qu'il est prêt à restituer le châssis dont s'agit et sa carrosserie contre le paiement des condamnations qui vont être ci-après prononcées, et de l'autoriser à faire vendre le châssis, à défaut dudit paiement, et ce, dans les termes de la demande ;

« Par ces motifs,

« Le Tribunal, jugeant en premier ressort,

« Vu le rapport de l'arbitre,

« Déclare résiliées, aux torts et griefs de E...., les conventions du 2 avril 1902;

« Le condamne, par les voies de droit, à payer à S... la somme de 5,00 francs, à titre de dommages-intérêts;

« Condamne E...., par les voies de droit, à restituer en outre à S... :

« 1° La somme de 3 000 francs, avec les intérêts, au taux de 5 p. 100. depuis le 2 avril 1902;

« 2° Celle de 9000 francs, avec les intérêts au même taux, depuis le 22 mai 1902;

« Donne acte à S... de ce qu'il est prêt à restituer à E... le châssis d'automobile dont s'agit ainsi que sa carrosserie, dans l'état où ils se trouvent actuellement, contre paiement des condamnations qui viennent d'être ci-dessus prononcées ;

« Dit que faute de paiement desdites condamnations dans la huitaine de la signification du présent jugement, S... est autorisé à l'air»' vendre, par ministère de commissaire-priseur, la voiture dont s'agit pour le prix à provenir de ladite vente, les frais d'icelle et ceux faits pour y parvenir préalablement prélevés être imputés à due concurrence sur le montant desdites condamnations en principal, intérêts et frais et le surplus, si surplus il y a, être versé à la Caisse des dépôts et consignations, à la conservation des droits de qui il appartiendra. » (Trib. de com. de la Seine, 31 décembre 1903.)

85. 6° Lorsque deux négociants ont contribué à la confection de la voiture défectueuse, la résiliation doit être prononcée, non aux torts des deux, ni indifféremment aux torts de l'un ou de l'autre, mais aux torts de celui-là seul à qui le vice est imputable, et l'autre négociant, s'il n'a été pour rien dans les vices reprochés, doit être mis hors de cause.

Ainsi, M. P..., imprimeur à Paris, avait acheté une voiture à M. M... négociant, qui avait lui-même acheté le châssis à M. D..., mais qui avait commandé et placé personnellement la carrosserie.

Mécontent de cette voiture, M. P... assignait en résiliation son vendeur seul, M. M... ; celui-ci appelait aussitôt en garantie M. D..., constructeur du châssis; mais comme l'expertise démontrait que les pannes de la voiture étaient attribuables, non pas tant au châssis, mais surtout à ce que la carrosserie était mal assortie avec ce châssis, c'était M. M... seul, Tinter-

médiaire fournisseur de cette carrosserie, qui était condamné. Voici les termes du jugement :

« Attendu qu'à la date du 15 janvier 1904, M... a vendu à P... une voiture automobile dite « limousine », munie d'un moteur de 9 chevaux, pour le prix de 4 100 francs, et garantie contre tout vice de construction ;

» Attendu que P... expose qu'il avait acheté ladite voiture pour servir à la livraison de ses marchandises ; qu'à la suite de plusieurs accidents arrivés successivement, il a dû faire subir d'importantes réparations; que, malgré ses soins et par suite de différentes déficiences de construction, l'emploi de ladite voiture était devenu impossible; qu'il demande, en conséquence, à ce tribunal d'ordonner la résiliation de la vente dont s'agit, du fait et à la charge de M...; d'obliger ce dernier à lui restituer la somme de 4 000 francs, qu'il élève, en la demande additionnelle, à celle de 4 100 francs, montant de la somme qu'il a versée pour le prix d'achat, et, pour le préjudice causé, condamner M... à lui payer la somme de 2 000 francs à titre de dommages-intérêts ;

« Attendu que, de son côté, M... assigne D... en garantie des condamnations qui pourraient être prononcées contre lui ;

« Vu la connexité, le Tribunal joint les causes, et, statuant sur le tout par un seul et même jugement,

« Sur la demande principale;

« Sur la résiliation de la vente et la restitution de 4 100 francs:

« Attendu qu'il ressort des documents soumis et de l'instruction ordonnée, que la carrosserie de la voiture dont s'agit est beaucoup plus lourde que ne le comportaient et la forme et la résistance du châssis ; qu'en outre, ladite voiture présente des imperfections dans la qualité des matières employées pour sa construction; que ces imperfections, qui ne pouvaient se reconnaître qu'à l'usage, constituent des vices cachés ; qu'en admettant qu'il puisse être possible de remédier à quelques-uns de ces défauts, il n'en est pas moins constant

qu'ils ont eu et auront encore pour conséquence de fréquentes réparations, rendant ladite voiture impropre à l'usage pour lequel elle était destinée; que, dans ces conditions, il convient, conformément à la demande, de prononcer la résiliation de la vente, du fait et à la charge de M..., et d'obliger ce dernier à la restitution de la somme de 4 100 francs, montant du prix encaissé par lui, mais ce, toutefois, contre remise de la voiture litigieuse ;

« Sur les 2 080 francs de dommages-intérêts :

« Attendu que les défauts de construction de la voiture à lui vendue ont causé à P... un préjudice dont il lui est dû réparation ;

« Attendu que le Tribunal trouve dans les faits et documents de la cause et dans l'instruction ordonnée, des éléments d'appréciation nécessaires pour fixer, toutes causes confondues, à 250 francs l'importance dudit préjudice: qu'il convient d'accueillir ce chef de la demande principale à concurrence de ladite somme;

« Sur la demande en garantie :

« Attendu que s'il apparaît que le châssis fourni par D... à M... pour la voiture vendue par ce dernier à P... eût présenté quelques défauts, il est constant que l'impossibilité d'utiliser la voiture dont s'agit, pour le service auquel elle était destinée, provient surtout de ce que la carrosserie employée était trop lourde pour la force du châssis choisi ; qu'elle est donc le résultat d'un défaut de conception dans la construction dont M... est l'auteur et à laquelle D... est resté totalement étranger; que la résolution de la vente qui va être ci-après prononcée, n'est donc pas la conséquence directe d'une faute de D...; que la fourniture du châssis par ce dernier constitue une vente absolument distincte de celle de la voiture fournie à P... par M...; que, par suite, si ce dernier peut être fondé à réclamer par une action directe à D... des dommages-intérêts à raison des défauts que peut présenter le châssis que ce dernier lui a fourni, il ne saurait l'assigner en garantie à raison des condamnations qu'il va encourir, surtout du fait de la conception défectueuse de la voiture



dont s'agit; qu'il convient, par suite, de déclarer M... non recevable en la demande en garantie ;

« Par ces motifs,

« Le Tribunal jugeant en premier ressort, vu le rapport de l'arbitre, déclare résiliée, du fait et à la charge de M..., la vente de la voiture automobile dont s'agit;

« Condamne M..., par les voies de droit, à restituer à P..., contre remise de la voiture litigieuse, la somme de 4 100 francs, avec intérêts de droit, et à lui payer la somme de 250 francs à titre de dommages-intérêts ;

« Déclare les parties respectivement mal fondées: P... en le surplus de la demande, et M... en la demande en garantie contre D...; les en déboute et condamne M... en tous les dépens. » (Trib. de com. de la Seine, 12 janvier 1903.)

86. Il arrive parfois que les deux parties, le vendeur et l'acheteur, sont d'accord pour la résiliation de la vente ; seulement, le vendeur, qui a généralement touché quelque acompte, émet la prétention, on ne sait trop à quel titre, de conserver cet acompte. Que, dans ce cas, l'acheteur, à moins de circonstances exceptionnelles à lui défavorables, n'hésite pas à plaider et à revendiquer la restitution de ce qu'il a versé et à quoi la loi, en cas de résiliation, lui donne formellement droit.

A l'appui de cette thèse :

7° M. de T..., ayant un jour aperçu à la vitrine d'une société négociante en automobiles, un duc spider de 5 chevaux, annoncé 5 000 francs, en avait, après un premier essai sur un parcours très restreint (bois de Boulogne, côte de Suresnes et raidillon de la Tuilerie), fait acquisition et avait versé comptant une somme de 1700 francs.

Mais il faut croire que cet essai, fait seulement avec un transport de deux personnes, était insuffisant, car à peine avait-il tenté un trajet plus long et, cette fois, avec trois personnes, que M. de T... s'apercevait de pannes fréquentes et se voyait obligé de pousser lui-même sa voiture.

Il demandait alors la résiliation; non sans s'être fait prier, la Société finissait par y consentir, mais elle entendait conserver les 1700 francs versés : « J'ai droit à cette somme, disait-elle, parce que vous avez eu tort d'accepter la voiture sans vous être assuré qu'elle vous conviendrait; de plus, vous vous en êtes servi; il me faut au moins, si j'accepte la résiliation, un dédommagement. »

C'est à l'acheteur que le tribunal donna raison'. Il déclara qu'un constructeur d'automobiles est tenu de faire subir aux voitures qu'il met en vente des essais suffisants; qu'on ne saurait admettre que le fait d'essayer sur un parcours relativement court et avec deux personnes seulement une voiture à trois places soit suffisant; qu'en l'espèce, M. de T... était fondé à refuser une voiture dont il n'avait pu apprécier la valeur en pleine connaissance de cause avant de l'acheter; qu'il n'y avait donc pas lieu de lui faire grief de la résiliation de la vente ; que cette résiliation devait, au contraire, être prononcée aux torts des vendeurs, et que, dès lors que M. de T... ne conservait pas son automobile, on ne pouvait exiger de lui aucun prix.

Et, en conséquence, le tribunal condamna la Société vendeuse à restituer les 1700 francs qu'elle avait reçus. (Trib. de la Seine, 6<sup>o</sup> Ch., 7 février 1902.)

87. Parfois, aussi, ainsi que nous l'avons vu dans notre exposé théorique de la question, les tribunaux, saisis d'une demande basée sur l'existence de vices cachés, peuvent, au lieu de prononcer la résiliation de la vente, condamner simplement le vendeur à des dommages-intérêts plus ou moins élevés et proportionnés au préjudice subi par l'acheteur. Tantôt ils se bornent à prononcer cette condamnation, tantôt ils laissent au vendeur lui-même une alternative l'obligeant, par exemple, à effectuer telle réparation, à rembourser telle dépense dans un délai déterminé, et déclarant que si le vendeur n'exécute

pas ces prescriptions, la vente sera résiliée par là même.

En ce sens :

M. P... avait acheté à X..., fabricant de bicyclettes à Rouen, une bicyclette garantie sur facture pour une durée de cinq années. Des défauts s'étant révélés, notamment dans le fonctionnement du pédalier, M. P... mit son vendeur en demeure de faire les réparations nécessaires, et sur son refus dut l'assigner devant le tribunal. Un expert fut nommé, et son rapport ayant établi que les défauts dont se plaignait M. P... provenaient de vices de construction, le tribunal prononça un jugement dont voici le dispositif :

« Condamne X... (le vendeur) à faire les réparations occasionnées par des vices de construction et nécessaires au bon état de fonctionnement de la machine de P..., et ce, sous la surveillance de L..., expert;

« Dit que ces réparations devront être faites et exécutées dans la huitaine du prononcé du jugement ; dit que faute par I X... de ce faire, dans ledit délai et icelui expiré, le marché passé par P... avec X... et concernant l'achat d'une machine pour le prix de 500 francs sera résilié ;

« Dit que, dans ce cas, contre la remise de la bicyclette, X... devra restituer la somme de 500 francs, prix demandé;

« Condamne X..., à titre de dommages-intérêts, au paiement d'une somme de 120 francs envers P... et le condamne en tous les dépens. » (Trib. civ. de Rouen, 3 ou 9 mars 1899.)

88. Enfin voici un cas où l'acheteur se plaignait que la Société intermédiaire à qui il s'était adressé pour l'acquisition de sa voiture, eût fait preuve de négligence en ne faisant pas régler correctement cette voiture avant de la lui livrer alors qu'elle sortait de chez le carrossier; ayant, par suite de cette absence de réglage, subi des mésaventures et des avaries et s'étant vu obligé de retourner le véhicule par le train chez le constructeur, il demandait que ladite Société fût contrainte à réparer la voiture elle-même et à lui payer la somme de

*i* 000 francs à titre de dommages-intérêts; et le tribunal, par le jugement qui suit, lui a donné gain de cause :

« Le Tribunal,

« Attendu que de l'expertise il résulte que la voiture présentée à l'expert avait un essieu faussé dans le sens horizontal et que les roues ainsi rapprochées sur l'avant n'étaient plus parallèles et venaient frotter sur des chaînes où les pneumatiques se sont usés et détériorés ; qu'il résulte encore de l'expertise que la voiture est susceptible de faire un bon service, mais qu'au moment où elle a été livrée par la Société commerciale, qui n'est qu'un intermédiaire, elle n'avait pas été soumise par ladite Société au réglage définitif de la Société Panhard, Levassor et Cie, c'est-à-dire du constructeur; qu'il en est résulté que cette voiture, livrée à R...-G..., alors que la carrosserie venait d'être posée sur le châssis, mais sans que l'ensemble fût retourné aux ateliers de construction pour le réglage définitif, n'a pu être manœuvrée qu'avec une difficulté qui peut avoir été en partie cause de l'accident arrivé en cours de route;

« Attendu que dans ces conditions, R...-G... demande l'entérinement du rapport de l'expert et la condamnation de la Société commerciale d'automobiles au paiement de 1000 francs à titre de dommages-intérêts ; qu'il demande, au total, de dire que les travaux de réparation exécutés au cours de l'expertise sont à la charge de la Société commerciale d'automobiles ;

« Attendu que, jusque-là, le demandeur est d'accord avec l'expert;

« Mais, attendu qu'il demande, en outre : que les défendeurs soient tenus de remplacer les deux pneumatiques des roues arrière par des pneumatiques neufs et que le Tribunal dise, en outre, que, faute par les défendeurs de justifier que l'essieu arrière n'est pas le même que celui livré à R...-G... avant l'expertise, ils seront tenus de le remplacer par un autre : attendu que l'expert ne s'explique pas, sur ces deux chefs de demandes qui, d'ailleurs, ont pu n'être pas produits devant

lui; qu'il appartient alors au Tribunal de statuer d'après les constatations de l'expertise;

« Attendu que R...-G... n'ayant pas insisté sur l'origine de la courbure de l'essieu, courbure attribuée par l'expert à un accident de route, a admis par cela même les conséquences résultant de cet accident;

« Attendu qu'en se courbant vers l'arrière, l'essieu a ramené les roues dans un rapprochement vers l'avant et a occasionné ainsi le frottement qui a endommagé les pneumatiques; que l'on peut donc dire que le dommage causé aux pneumatiques fait partie de l'accident de route et que le remplacement de ces pneumatiques ne peut être mis à la charge de la Société commerciale d'automobiles ;

« En ce qui concerne le remplacement de l'essieu :

« Attendu que l'expert n'a pas admis que l'accident de route qui a courbé l'essieu se soit produit par suite de la faiblesse de cet essieu; qu'il n'y aurait donc pas lieu, d'après ces constatations, d'ordonner le remplacement de cet essieu ;

« Mais, attendu que R...-G... produit une lettre de la Société commerciale d'automobiles, en date du 4 mai 1900, et qui sera enregistrée en même temps que le présent jugement; que, dans cette lettre, se trouve cette phrase : « Quant à l'es-« sieu, ces messieurs ont parfaitement reconnu qu'il y avait « un peu de faiblesse dans le centre de la pièce et l'ont ren-« voyée immédiatement chez le fabricant, M. L..., pour la « faire renforcer »;

« Attendu que, payant une somme de 20000 francs pour l'acquisition d'une voiture automobile, R...-G... est certainement en droit d'exiger que cette voiture soit composée de maté

riaux de premier choix et non de pièces renforcées, c'est-à-dire

réparées après que leur insuffisance a été constatée; que sa sécurité est intéressée au premier chef et qu'il a assez largement

rémunéré la Société commerciale d'automobiles pour exiger que celle-ci lui livre une voiture dont l'un des organes les plus essentiels n'aura pas nécessité des réparations avant même d'avoir servi;

« En ce qui touche les 1 000 francs de dommages-intérêts alloués par l'expert :

« Attendu que l'expert a surtout insisté sur la faute qu'aurait commise la Société commerciale d'automobiles en livrant la voiture avant que celle-ci, revenue de chez le carrossier eût été soumise au réglage, et que c'est pour cette raison principalement qu'il a attribué à R...-G... une indemnité de 1 000 francs;

« Attendu que la Société commerciale prétend que, dans sa lettre du 6 avril 1900, R...-G..., en demandant l'envoi d'un mécanicien pour visiter, examiner et régler la voiture, a ainsi relevé la Société de l'obligation où elle était de faire régler la voiture par le constructeur;

« Attendu que si la Société voulait et entendait qu'il en fût ainsi, elle devait en faire l'objet d'une stipulation particulière ; que l'on comprend, en effet, que l'automobile construite en tant que mécanisme chez Panhard, Levassor et Cie, puis envoyée par ceux-ci chez Boulogne, carrossier, pour que celui-ci adapte des banquettes et autres accessoires sur le mécanisme, doit être revue et ajustée pour former un ensemble ne laissant plus rien à désirer; que la Société commerciale d'automobiles, aussi étrangère à la construction du mécanisme qu'à celle de la carrosserie, ne peut justifier son intervention toute commerciale que par l'engagement qu'elle prend de se charger de toute démarche, de toute précaution intermédiaire pour que le client, qui s'est adressé à elle plutôt que de s'adresser directement aux constructeurs Panhard, Levassor et Cie soit sûr, moyennant une majoration dans le prix, d'être mis, sans aucun souci de sa part, en possession d'une machine irréprochable; qu'il suit de là que la Société commerciale n'ayant pas stipulé que l'envoi du mécanicien à elle demandé l'exonérerait de toute mesure destinée à faire vérifier la voiture, doit, ainsi que l'a décidé l'expert, être déclarée responsable, dans la limite d'une indemnité fixée à 1 000 francs, des mécomptes même momentanés qu'a éprouvés R...-G... ;

« Par ces motifs,

« Entérine le rapport de l'expert ;

« Condamne la Société commerciale d'automobiles à payer là R...-G... la somme de 1 000 francs à titre de dommages-intérêts ;

« Dit que les travaux de réparation exécutés au cours de l'expertise sont à la charge de la Société commerciale d'automobiles ;

« Dit, en outre, que, faute par les défendeurs de justifier que l'essieu arrière n'est pas le même que celui livré à R...-G... avant l'expertise, ils seront tenus de le remplacer par un autre ;

« Rejette le surplus des demandes respectives des parties ;

« Condamne la Société commerciale d'automobiles en tous les dépens qui comprendront ceux de référé et d'expertise. »  
(Trib. civ. de la Seine, 6<sup>o</sup> Ch., 3 juin 1901.)

Ce jugement vise particulièrement les intermédiaires. Conformément à une jurisprudence constante et à l'équité, ceux-ci sont responsables et garants des défauts des objets pour l'achat desquels on a recouru à eux ; mais combien plus encore ils sont responsables s'ils négligent de prendre des précautions élémentaires comme celle de faire mettre au point une automobile avant sa livraison.

#### *Cas où des demandes de résiliation ont été rejetées*

89. 1<sup>o</sup> M. de M... avait acheté de M. X... une automobile. Il lui avait déjà versé une somme de 9200 francs, prix de la voiture, puis plus tard une autre somme de 800 francs pour diverses réparations, lorsque, s'apercevant que son automobile ne marchait pas, il décida d'en finir.

Comme X... lui réclamait encore 934 francs pour de nouvelles réparations et diverses fournitures, le chauffeur refusa de payer cette somme et demanda au contraire au tribunal la résiliation de la vente. . '

Un expert, désigné **par** le tribunal, déclara que malgré toutes les réparations déjà effectuées, il existait encore à l'automobile un vice qui consistait dans un défaut de brasage du cadre, et dont la réparation pouvait être évaluée à 150 francs environ.

M. de M... espérait, grâce à cette constatation, obtenir gain de cause, mais la septième chambre du tribunal de la Seine a estimé que cette défectuosité n'était pas suffisante pour motiver une résiliation ; et elle a fait simplement ce raisonnement qui est la base de sa décision : M. de M... doit encore 934 francs à son fournisseur; la réparation qui reste à exécuter à l'automobile représente une somme de 150 francs; déduisons ces 150 francs de la somme due par le chauffeur, et celui-ci payera à son vendeur X... 784 francs.

C'est là un jugement d'espèce d'où ne se dégage aucun principe, et qui, au surplus, ne nous paraît pas plus équitable que juridique. Peut-être d'ailleurs est-il dû à la façon dont avait été engagée l'affaire, et il nous semble que M. de M... eût eu plus de chances de succès si, après le dépôt du rapport de l'expert, il avait demandé, au lieu de la résiliation qui, en effet, ne s'imposait pas, le vice n'étant pas assez grave, la restitution des sommes considérables qu'il avait payées à son vendeur pour les très nombreuses réparations qu'il avait fait faire, réparations nécessitées par le défaut même de la voiture qui lui avait été livrée.

Il faut, dans la direction d'un procès, savoir établir, modifier ses plans ou ses conclusions selon les circonstances de la cause ou la tournure des événements, tout comme en matière de tactique militaire il faut savoir faire dépendre ses dispositions d'attaque ou de défensive des manœuvres mêmes de l'ennemi ou des incidents de toute nature qui peuvent se produire.

Or, dans l'espèce dont nous venons de parler, le rapport de l'expert eût dû décider M. de M... à orienter différemment sa



procédure, la résiliation devenant, par suite de ce rapport, bien aléatoire. (Trib. civ. de la Seine, V Ch., 9 janvier 1901.)

90. 2° M. Le F... avait acheté de M. Z..., directeur d'une société intermédiaire, une voiture automobile qui, après lui avoir donné toute satisfaction, présentait bientôt quelques défauts entravant la marche et le bon fonctionnement.

Sur ses observations, M. Z... offrait de lui faire les réparations nécessaires, mais M. Le F... ne l'entendit pas ainsi; il assignait son vendeur devant le tribunal de commerce de la Seine et demandait: 1° la résiliation du marché; 2° la restitution du prix principal de la voiturette, des frais et accessoires; 3° 2000 francs de dommages-intérêts.

Un expert commis constatait que la voiture était bien défectueuse, mais que son défaut, qui consistait dans une fissure de l'un des cylindres, pouvait être facilement corrigé par le changement de la pièce ; et en raison de ces constatations le tribunal, puis la cour d'appel, rejetaient successivement la demande de M. Le F..., en des termes qu'il est intéressant de reproduire.

« Attendu, disait le tribunal de commerce, que Le F... soutient que la voiture, objet du litige, présentant des vices de construction, ne serait pas de nature à remplir le service auquel elle était destinée et que, par suite, il y aurait lieu de résilier le marché intervenu entre les parties ; mais attendu qu'il convient, tout d'abord, d'observer que Le F... a reconnu formellement, après s'être servi de la voiture, qu'elle lui donnait toute satisfaction ;. qu'à la vérité, il a constaté ultérieurement quelques défauts qui ont pu entraver momentanément la marche de l'automobile, mais il est constant que cette défectuosité, laquelle consiste dans une imperfection des cylindres, ne saurait avoir pour conséquence d'entraîner la résiliation du marché; qu'il résulte, en effet, de l'expertise ordonnée, qu'elle affecte un organe qui peut être

facilement remplacé; que, d'ailleurs, le remplacement du cylindre a été offert gratuitement à Le F... ;

« Qu'il y a lieu en outre d'observer qu'il entre dans la construction d'une voiture automobile un grand nombre de pièces et que les défauts que certaines d'entre elles sont susceptibles de présenter, lesquelles peuvent fort bien échapper, lors de la construction, à un examen minutieux, ne sauraient justifier la résiliation d'un marché, alors qu'il est facilement réparable; que dans ces conditions, si Le F... peut être fondé à exiger la réparation de la voiture, il ne saurait, en raison de la nature de l'avarie constatée par lui, prétendre que la dite voiture soit impropre à l'usage auquel elle était destinée; qu'il s'ensuit que la demande de Le F..., telle qu'elle est introduite, ne saurait être accueillie... » (Trib. de com, de la Seine, 27 juillet 1901.)

La cour de Paris, devant laquelle M. Le F... avait interjeté appel, a confirmé ce jugement, en adoptant les motifs et, en y ajoutant la considération suivante :

« Considérant que l'existence d'une fissure dans l'un des cylindres ne saurait donner ouverture à l'action rédhibitoire, laquelle n'est admise qu'en cas de vice irréparable, cet organe pouvant être facilement et rapidement remplacé, et son remplacement gratuit ayant toujours été offert...;

« Par ces motifs,

« Soit le mérite de l'offre de remplacement gracieux de l'organe défectueux, confirme le jugement dont est appel et déclare Le F... mal fondé en toutes ses demandes, fins et conclusions... » (Cour d'appel de Paris, 6<sup>e</sup> Ch., 10 décembre 1902.)

91. 3<sup>o</sup> M. C... avait acheté une voiturette à une société de voitures automobiles.

Ayant à se plaindre de diverses irrégularités de marche et d'arrêts fréquents qui nécessitaient sans cesse le retour a

l'usine, il demandait la résiliation du marché et la restitution du prix.

L'expert commis se livrait successivement à deux essais, dont le premier fut déplorable, la voiture n'ayant pu accomplir qu'un parcours insignifiant, mais dont le second, à la suite de quelques réparations, donna de meilleurs résultats ; et le tribunal, malgré cette amélioration apportée à l'automobile par la Société elle-même, prononçait la résiliation.

Mais cette Société ayant fait appel, la Cour infirma le jugement et repoussa la demande de résiliation avec des considérants qui firent à leur heure pas mal de bruit, qui soulevèrent dans le monde spécial de l'automobilisme de très justes critiques, et que, pour faire une étude complète et impartiale, nous devons rappeler ici.

Après avoir constaté que les causes des pannes et accidents de route n'étaient autres que des altérations ou détériorations résultant de l'usage de la voiture, telles que dérèglement des trembleurs, encrassement des clapets d'échappement ou même un cri strident se produisant au démarrage et suivi d'arrêts brusques, la Cour, tout en déclarant l'acheteur mal fondé en sa demande de résiliation, faisait, en ces termes, le procès du constructeur et même de l'industrie automobile en général :

«... Considérant que dans l'état actuel de l'art de la construction des automobiles, ces machines comportent un assemblage d'organes multiples, compliqués et délicats, dont l'accord continu et la parfaite harmonie ne peuvent être obtenus qu'au prix de soins constants et d'une vigilance sans défaillance, rendant nécessaires des visites quotidiennes et des mises au point fréquentes ; que l'équilibre de l'ensemble est d'une nature essentiellement instable ; que son maintien, pendant une certaine durée, peut être remarqué comme une succession de rencontres heureuses dont la rupture est toujours imminente ;

« Que même entre les mains de conducteurs entendus, experts et prudents, la détresse fréquente, nommée «-panne », semble être inséparable du maniement de ces engins ; qu'elle se produit souvent de la manière la plus inattendue, et que la découverte de sa cause, qui peut être de la nature la plus ténue, exige parfois de longues recherches et de patientes investigations; que l'illusion contraire, quoique, en fait, elle ne semble pas rare, est à peine admissible de la part d'une personne qui, avant d'acquérir un véhicule de ce genre, a dû nécessairement se munir de quelques renseignements ;

« Considérant qu'il ne résulte, ni des documents produits, ni des constatations de l'expertise, que la machine vendue fût affectée de vices qui la rendissent particulièrement défectueuse et impropre à son usage ;

« Que les accidents dont l'acheteur a souffert, ou dérivent de la nature des choses, ou peuvent être attribués à son inhabileté... » (Cour de Paris, 5<sup>o</sup> Ch., 15 janvier 1903; *Bulletin officiel de l'A. G. A.*, n<sup>o</sup> 13.)

Et voilà pourquoi la Cour déclarait M. C... mal fondé en sa demande de résiliation. Ne retenons de l'arrêt que deux choses : d'abord que, pour la première fois, il fait entrer dans le style et les documents judiciaires le mot « panne », jusqu'alors essentiellement familier et populaire, ce qui indique qu'il a dû être rédigé par un magistrat d'humeur assez fantaisiste; ensuite, qu'il est éclos au lendemain de la fameuse et si brillante course Paris-Berlin, circonstance qui suffirait à elle seule pour donner à ces si sévères appréciations un éclatant démenti.

92. 4<sup>o</sup> A citer encore dans le même esprit, mais plus sobre en commentaires faciles, le jugement du tribunal de commerce d'Amis, en date du 23 décembre 1898, dont voici le sommaire:

« L'acquéreur d'une voiturette automobile dont la construction est affectée d'un vice caché, n'est pas fondé à exercer l'action rédhibitoire, alors qu'il n'est point établi que le défaut caché de la chose vendue l'a rendue impropre à l'usage auquel elle était destinée, ou a diminué tellement cet usage que l'acquéreur ne l'aurait pas acquise ou n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il l'avait connu, et qu'il est constant, au contraire, que la réparation de la pièce défectueuse (en fait, le remplacement du palier de l'arbre de transmission du moteur) permettra de rendre à la voiturette son état de fonctionnement. »

93. 5° En ce qui concerne le délai pendant lequel peut être intentée une demande en résiliation, nous avons ci-dessus cité des espèces favorables aux acheteurs; voici maintenant une décision favorable aux vendeurs :

« En l'absence de convention spéciale relativement à la garantie entre le fabricant d'une bicyclette et l'acheteur à qui il l'a vendue, c'est aux tribunaux qu'il appartient de déterminer la durée de cette obligation et d'apprécier, d'après les faits et circonstances de la cause, en tenant compte du prix, des conditions, du système alors en usage et des habitudes du commerce, de l'emploi plus ou moins long que l'acheteur a fait de sa machine, si, à un moment donné, elle dure encore, ou si, au contraire, elle a cessé d'exister pour le fabricant.

« En fait, on ne peut soutenir que la chose vendue est impropre à l'usage auquel elle était destinée, lorsque, dans un laps de dix-neuf mois environ, pendant lequel elle a été en service, aucune réclamation n'a été formulée ni aucune défectuosité signalée. Après ce temps écoulé et cet usage prolongé de la machine, on ne saurait, sans entrave au commerce, rendre les fabricants responsables des vices de construction ou de l'insuffisance et des inconvénients du type précédem-

ment usité dans la fabrication courante. » (Cour d'appel de Paris, 4<sup>o</sup> Ch., 30 décembre 1898.)

Cette décision est en tout point conforme aux théories que nous avons émises plus haut sur la façon dont les tribunaux doivent apprécier la durée de la garantie à la charge des vendeurs.

## CHAPITRE III

### DÉFAUT DE PIÈCES RÉGLEMENTAIRES

94. Une autre cause encore que les retards de livraison et les vices de construction peut donner lieu à des résiliations de ventes, c'est le défaut de certaines pièces, notamment des pièces administratives ou réglementaires, sans les-quelles la voiture ne peut pas circuler.

Rappelons rapidement les prescriptions des décrets des 10 mars 1899 et 10 septembre 1901 qui régissent la circulation en France des véhicules mécaniques.

Le constructeur est obligé de demander au service des mines la vérification de tout type nouveau qu'il établit. Pour cela, il doit remettre aux ingénieurs une notice descriptive) de sa voiture en double expédition, l'une d'elles lui étant retournée avec le procès-verbal de réception lorsque le type a satisfait à l'examen.

Cela fait, le constructeur doit délivrer à son client une copie complète de la notice descriptive et du procès-verbal du service des mines, qu'il fait suivre de sa signature « pour copie conforme ».

De plus, depuis l'addition des numéros d'identité, le constructeur est obligé de donner un certificat indiquant que la vitesse maximum du véhicule en palier, mais en charge normale, ne dépasse pas le chiffre qu'il indique.

Ces pièces sont indispensables à l'acheteur pour faire sa déclaration de mise en circulation et pour obtenir la délivrance du récépissé de déclaration ou carte grise, qui identifie la voiture et lui donne l'autorisation réglementaire de circuler.

Lorsque le constructeur est dans l'impossibilité de délivrer ce qu'on appelle « les papiers de la voiture » dans un délai raisonnable, mais évidemment assez court, l'acheteur est en droit de demander la résiliation de ses conventions, et la jurisprudence ne semble pas laisser de doutes sur la légitimité de cette réclamation.

95. Lorsque le véhicule n'est pas vendu par son constructeur lui-même, mais par un intermédiaire ou par l'une des personnes qui l'ont successivement possédé, comme il arrive pour les voitures d'occasion, l'interprétation des règlements est bien plus compliquée. C'est pourquoi, afin d'éviter les conflits, l'administration des mines autorise le propriétaire à demander la réception d'un véhicule déterminé, à titre d'unité isolée, c'est-à-dire sans intention pour le pétitionnaire d'étendre le bénéfice des constatations à d'autres véhicules analogues. Dans ce cas, le service des mines a un pouvoir discrétionnaire suffisamment large pour permettre à tout propriétaire, même non technicien, de faire les formalités nécessaires.

Par exemple, un constructeur mécanicien avait établi en 1899, c'est-à-dire avant l'apparition du décret réglementaire, une voiturette, en transformant un tricycle qu'il avait acheté d'occasion. Ce véhicule, évidemment bricolé, avait été vendu à un contremaître mécanicien de Courbevoie qui l'avait lui-même transformé, l'avait vendu à un banquier qui l'avait cédé à un artiste et, enfin, cette voiturette avait été vendue, le 6 juillet 1901, par son dernier possesseur avec cette seule indication qu'elle était en bon état de marche. L'acheteur s'apercevant que la voiture n'avait pas de permis de circulation, s'adressa au constructeur primitif, dont il avait vu le nom sur la carrosserie, mais celui-ci lui répondait très loyalement qu'il ne pouvait fournir de copie du procès-verbal de la voiturette, celle-ci n'ayant jamais été ni présentée, ni reçue



par le service des mines. L'acheteur demandait alors la résiliation des conventions, mais il était débouté de ses prétentions, car le constructeur primitif avait prouvé que lorsque l'acheteur en question était devenu propriétaire de la voiturette, il n'était plus lui-même constructeur, la cession de son fonds de commerce ayant été mentionnée aux *Petites-Affiches* quelques jours auparavant, que, dans ces conditions, il ne pouvait plus agir comme constructeur pour demander la réception du véhicule et que c'était au propriétaire actuel de demander la réception de la voiturette comme type unique, en raison de la disparition du constructeur.

L'acheteur ne peut donc exiger la réception du type de véhicule par le service des mines que si celui qui a construit la voiture exerce toujours sa profession de constructeur d'automobiles. En effet, pour que ce constructeur puisse engager utilement sa responsabilité par la déclaration qu'il fait au service des mines, il faut qu'il offre à celui-ci des garanties réelles et ce n'est pas le cas du constructeur qui a vendu son fonds, souvent à la suite de mauvaises affaires, parfois pour redevenir simple ouvrier, et qui, dans ces conditions, ne peut donner à l'administration une garantie de sécurité suffisante pour que sa déclaration soit acceptée comme valable.

96. Ces prescriptions réglementaires étant ainsi rappelées, j et sous les réserves que nous venons d'exposer pour le cas où, le constructeur ayant disparu, il appartient à l'acheteur de se procurer lui-même les pièces prescrites, il y a lieu de dire que le vendeur qui ne peut, avec la voiture automobile, livrer à l'acheteur les « papiers de cette voiture », est exposé à voir la vente résiliée à ses torts. En prononçant la résiliation, les tribunaux ne feraient d'ailleurs qu'obéir à l'article 1615 du Code civil, ainsi conçu :

*L'obligation de délivrer la chose comprend ses accessoires et tout ce qui a été destiné à son usage perpétuel.*

Il est en effet incontestable que le procès-verbal de réception du type par le service des mines constitue l'un des accessoires dont parle le Code, accessoire indispensable à l'utilisation de la voiture, puisqu'il n'est pas permis au propriétaire de se servir de cette voiture sans en être muni.

#### JURISPRUDENCE

97. Toute spéciale qu'elle est, cette question du défaut de pièces administratives a pourtant donné naissance à toute une jurisprudence que nous allons exposer :

Il appartient au vendeur ou à son représentant de remplir les formalités nécessaires pour livrer à l'acheteur une voiture pouvant circuler en France, l'acheteur ayant le droit, dans le cas où le vendeur n'aurait pu remplir cette obligation inhérente au contrat, de poursuivre contre lui la résiliation de la vente avec ses conséquences de droit. (Trib. civ. de la Seine, 5<sup>o</sup> Ch., 3 juin 1901 ; Recueil *Gaz Trib.*, 1901, 2<sup>o</sup> sem., 2443.)

C'est là un principe aujourd'hui unanimement consacré ; tout acheteur a droit d'exiger en même temps que sa voiture le certificat de réception ; et si ce certificat ne lui est pas délivré, il peut obtenir des tribunaux la résiliation de la vente.

98. Les deux décisions dont nous allons maintenant parler en jugent ainsi ; elles tranchent en même temps des questions spéciales d'un grand intérêt pratique.

M. T... ayant commandé à la Compagnie The A... A... une voiture Stanley, à deux places, se voyait livrer un véhicule dont le type même n'avait jamais été approuvé. Il réclamait à cette compagnie le permis de circulation, permis qui ne pouvait être délivré que sur la production du certificat de conformité au type par les ingénieurs des mines, et comme

ladite Compagnie ne lui donnait pas satisfaction, il introduisait contre elle une demande en résiliation de vente et en restitution du prix de 5 500 francs qu'il avait versé.

A cette demande, la Compagnie opposa que lorsque, comme en l'espèce, la voiture vendue était de provenance étrangère, il appartenait au propriétaire de la voiture de se procurer lui-même le permis de circulation, et elle prétendait dès lors, elle, simple venderesse intermédiaire, n'avoir point à se soucier de ce certificat.

Le tribunal civil de la Seine devant lequel s'élevait le conflit n'admit point du tout cette thèse; il prononça la résiliation de la vente au profit de M. T..., et condamna la Compagnie dans les termes suivants :

« Attendu que la Compagnie, pour repousser la demande de T..., prétend qu'en cas de vente d'une voiture de provenance étrangère, c'est au propriétaire et non au vendeur à la faire recevoir par les autorités compétentes et à faire constater son aptitude à circuler ; qu'au moment de la vente, aucune stipulation particulière n'avait été faite par T... à cet égard et que la Compagnie devait se borner à lui expédier la voiture du type par lui choisi ;

« Que cette prétention n'est pas admissible ;

« Que si le propriétaire d'une voiture automobile de fabrication étrangère est tenu, avant de la mettre en circulation, de la faire examiner par les autorités françaises, pour voir si elle est conforme aux prescriptions réglementaires, lorsque, après avoir acheté cette voiture à l'étranger, il l'introduit lui-même en France, il en est autrement lorsque la voiture est achetée en France, comme dans l'espèce, à un représentant de fabricant étranger ; que c'était à ce représentant, c'est-à-dire à la Compagnie The A... A..., qui introduisait ce type de voiture en France et la mettait en vente à Paris, qu'il appartenait de la présenter à l'ingénieur des mines, afin de savoir si elle était en état de circuler ;

« Qu'on ne comprendrait pas qu'un commerçant puisse J mettre en vente une voiture dont l'acquéreur ne serait pas certain d'avance de pouvoir tirer un usage conforme à sa destination ;

« Que c'est d'ailleurs ainsi que la Société l'avait compris et qu'il suffit, pour s'en rendre compte, de se reporter à la correspondance échangée avec T... ;

« Que les termes de ces lettres ne sont pas ambigus et ne peuvent donner lieu à aucune équivoque : que non seulement le vendeur devait faire poinçonner la chaudière, comme il l'a fait, mais encore faire visiter la voiture et obtenir de l'administration le certificat d'aptitude nécessaire à sa mise en circulation ; que la production de ce procès-verbal de visite que la Société s'était engagée "à fournir, était une condition essentielle de la vente puisque, sans lui, T... n'aurait pas acheté la voiture, dite Stanley, dont il ne pouvait faire usage, et qu'il y a lieu de prononcer la résiliation... »

Outre la résiliation et la restitution du prix, M. T... avait demandé 500 francs de dommages-intérêts. Le tribunal n'a pas fait droit à ce dernier point de ses conclusions ; il a estimé que si le chauffeur avait été privé de l'usage permanent de la voiture, du moins avait-il pu, ainsi qu'il le reconnaissait lui-même, s'en servir quelquefois, et que cet usage momentanément qu'il avait fait de l'automobile constituait une compensation suffisante au préjudice dont il se plaignait. (Trib. civ. de la Seine, a' Ch., 13 novembre 1901 ; Recueil *Gaz. Trib.*, 1902, 1<sup>er</sup> sem., 2270.)

A noter le *distinguo* que contient cette décision : Si le client achète lui-même et directement son automobile à l'étranger, il lui appartient de faire le nécessaire pour la faire approuver et circuler en France ; mais s'il l'achète en France, au représentant d'un constructeur étranger, c'est à ce dernier, qui introduit lui-même la voiture en France, qu'il appartient de remplir ces formalités.

99. C'était encore un procès en résiliation de vente pour défaut de certificat de réception qui naissait entre M. le docteur C... et M. B..., directeur d'une Société intermédiaire, son vendeur ; ce procès soulevait, lui aussi, deux questions: la première, celle de savoir si le défaut de certificat doit entraîner la résiliation de la vente ; celle-ci a été tranchée comme dans les espèces précédentes par l'affirmative, nous allons voir en quels termes ; la seconde, celle de savoir qui, en cas de défaut de certificat, doit supporter les conséquences et les charges de la résiliation, le vendeur-intermédiaire ou le constructeur; nous allons l'examiner aussi.

Dans son désir d'utiliser la voiture pendant un voyage de vacances, le docteur C... en avait pris livraison immédiate, sans se préoccuper de savoir si le modèle de l'automobile que lui vendait B... avait été reçu par l'administration et si la voiture elle-même était munie du permis de circuler prescrit par les règlements.

Au cours de son voyage, s'étant adressé à la préfecture des Côtes-du-Nord à l'effet d'obtenir l'autorisation nécessaire à tout conducteur d'automobile et l'autorité administrative l'ayant mis en demeure de justifier, au préalable, de l'admission à la circulation de la voiture et de sa possession du certificat constatant que le type même de cette voiture satisfaisait aux prescriptions du décret, il s'adressa immédiatement à son vendeur pour se faire remettre la pièce indispensable qui lui était réclamée et sans laquelle il ne pouvait circuler sans s'exposer à des contraventions de police.

Ce vendeur n'ayant pu lui donner satisfaction, le docteur C... l'assigna en résiliation; celui-ci lui répondit : 1° en invoquant les termes mêmes de la facture délivrée au docteur et portant ces mots: « Voiture livrée après essais suffisants », et en en concluant que le docteur n'était plus fondé à lui adresser aucune réclamation; 2° en appelant en garantie M. R..., le constructeur de la voiture, et en demandant qu'au cas

de condamnation, celui-ci fût seul déclaré\* responsable. Sur le premier point, le tribunal a fait droit à la demande du docteur, avec les motifs qui suivent et qui, pour être conçus en termes différents de ceux déjà reproduits ci-dessus, ne les en confirment pas moins :

« Attendu qu'on ne saurait concevoir qu'une voiture de cette espèce puisse être vendue ferme, sans être préalablement pourvue de l'autorisation délivrée par le service des mines ;

« Attendu que cette autorisation doit être considérée comme un accessoire nécessaire et indispensable de la chose vendue, sans laquelle la vente ne saurait être considérée comme parfaite dans les termes de l'article 1615 du Code civil ;

« Attendu en effet que la libre disposition de la chose vendue constitue manifestement un élément essentiel de la vente ;

« Attendu que l'acheteur ne saurait être considéré comme ayant cette libre disposition qu'autant qu'il peut se servir à son gré et comme bon lui semble de cette chose ;

« Attendu que le décret du 10 mars 1899 ayant prescrit expressément la réception de la voiture par le service des mines avant sa mise en circulation, l'acheteur n'a la faculté de s'en servir qu'après qu'elle a été officiellement reconnue et autorisée à circuler, conformément aux dispositions de l'article 7 de ce décret ;

« Attendu que si, aux termes de cet article, la constatation que les voitures satisfont aux diverses prescriptions édictées par les articles 2, *i*, 5 et 6 du même décret doit être faite à la demande du constructeur ou du propriétaire, le fabricant est tenu, au préalable et avant toute mise en circulation, de demander la vérification de tous les types d'automobiles qu'il a construits ;

« Attendu que non seulement B... (le vendeur) ne s'était pas prémuni de l'autorisation spéciale nécessaire à la libre circulation de la voiture vendue, mais qu'il apporta des documents versés aux débats que le type même de cette voiture

n'avait pas été par lui soumis à la vérification, et que, par suite, la voiture ne pouvait, à raison du défaut d'admission du type ayant servi à sa construction, être admise à la libre circulation ;

« Attendu en effet que ce modèle d'automobile, dépourvu de marche arrière, c'est-à-dire d'un organe nécessaire à sa marche régulière et à ses évolutions normales, ne pouvait être admis; que B... a donc sciemment vendu une chose incomplète, dont l'acheteur ne pouvait faire usage qu'en s'exposant aux plus graves inconvénients et dont, en conséquence, il doit être considéré comme n'ayant jamais eu la libre disposition ;

• « Qu'il échet donc de déclarer résiliée aux torts de B... la vente dont s'agit... »

Sur le second point, celui de savoir si le constructeur, appelé en cause par B..., devait être rendu responsable, le tribunal a rejeté les prétentions de B... Il a en effet mis le constructeur hors de cause, en se livrant lui aussi à un *distinguo* ; d'après le jugement dont nous donnons ci-dessous le motif, le vendeur n'a aucun recours contre le constructeur, lorsque celui-ci a construit la machine sur commande et les instructions qui lui étaient données par le vendeur lui-même et lorsque l'on ne peut lui reprocher «aucune faute, aucun vice de construction ; il semble au contraire que le vendeur pourrait faire supporter au constructeur le poids des condamnations qu'il encourrait, lorsqu'il serait resté étranger à la conception et à l'exécution de la voiture et se serait borné à recevoir du constructeur une voiture exécutée par celui-ci librement et à sa guise.

Voici, en effet, comment est motivée la décision d'où nous tirons cette conclusion :

« Sur la demande de garantie :

« Attendu que B... a formé contre R..., constructeur de la voiture vendue, un recours en garantie ;

' « Attendu que si la voiture litigieuse a été effectivement construite dans les ateliers de R..., sur la commande de B..., et d'après ses instructions, le constructeur ne saurait être recherché par lui qu'autant qu'il établirait, de sa part, dans la construction, une faute quelconque, des malfaçons ou des "vices cachés dont l'existence aurait nécessité l'action en résiliation du contrat, formé au principal ;

« Attendu qu'il n'en est pas ainsi en l'espèce; que le docteur G... n'a formulé contre la construction même de la voiture aucun grief de nature à faire prononcer la résiliation;

« Attendu que le seul motif sur lequel la demande principale soit fondée, défaut d'autorisation préalable du type de la voiture vendue et absence du permis de circuler dont elle devait être munie, est absolument étranger à la construction même de cette voiture et qu'à aucun titre le constructeur n'en saurait être rendu responsable... (Trib. civ. de la Seine, 5<sup>o</sup> Ch., 6 mars 1902 ; *le Droit* du 14 septembre 1902.)

En l'espèce, le motif qui s'opposait à ce que la mise en circulation de la voiture fût autorisée, était le défaut de marche arrière. Cela ne peut évidemment être considéré comme un vice de construction; c'était le vendeur B... qui avait eu tort de commander au constructeur une voiture aussi irrégulière ; lui seul devait donc être déclaré responsable et supporter seul les conséquences de la résiliation.

100. Malgré la certitude de ce principe que le certificat de réception constitue un des éléments essentiels d'une vente d'automobile, les tribunaux ne devront pas dans tous les cas et en tout état de cause prononcer la résiliation. Si des juges peuvent se rendre compte, par les explications du vendeur ou d'après les circonstances de la cause, que l'absence de certificat ne résulte pas d'un vice propre, d'une irrégularité de



la voiture, mais peut être attribuée, par exemple, à un retard ou à un oubli du constructeur ou du vendeur, retard ou oubli facilement réparable, ils pourront, au lieu de prononcer d'emblée la résiliation de la vente, accorder à ce constructeur ou à ce vendeur un délai déterminé, afin de lui permettre de s'exécuter.

En ce sens, un jugement rendu par la première chambre du tribunal civil de la Seine, le 21 avril 1903 :

M. de C... avait acheté une automobile à M. M..., et, comme celui-ci lui livrait la voiture sans lui remettre en même temps le certificat de réception, il l'assignait en résiliation.

Or, le tribunal a estimé que la demande de M. de C... n'était pas suffisamment justifiée, parce qu'il n'était pas démontré que la voiture ne pourrait pas être acceptée par le service des mines, que le client avait déjà consenti à en payer le prix, alors qu'il savait que le certificat n'était pas prêt, et qu'il convenait dès lors de laisser au vendeur M... le temps de faire ses démarches et de se livrer aux essais nécessaires pour faire accepter la voiture. Il a donc accordé à ce dernier un délai de deux mois, à partir du jugement, passé lequel délai la résiliation serait prononcée au cas seulement où M. de C... n'aurait pas alors reçu encore satisfaction.

101. Voici même un cas où une demande de résiliation fondée sur une absence de pièce réglementaire, a été complètement rejetée.

« Le Tribunal,

« Après en avoir délibéré conformément à la loi ;

« Attendu que R... expose que le 11 août 1899 il a commandé à l'American Automobile and Motor Company une voiturette à vapeur, système S..., qui lui a été livrée le 22 septembre contre versement par lui d'une somme de

8 000 francs représentant le prix convenu de ladite machine ;  
« Que la circulation de cette voiturette aurait été interdite en France, en raison des dispositions de la chaudière qui n'était point démontable ;

« Que dès lors la voiturette dont s'agit ne remplissant point le but auquel elle était destinée, serait entachée d'un vice caché ;

« Qu'il serait par suite fondé, aux termes des articles 1641 et 1644 du Code civil, à rendre le véhicule livré et à s'en faire restituer le prix ;

« Qu'il demande en conséquence à ce tribunal de condamner la Société défenderesse à lui rembourser la somme de 5 000 francs, contre restitution par lui de ladite machine ;

« Mais attendu qu'il convient tout d'abord de faire observer que R... ne démontre point que l'autorisation de faire circuler en France la voiturette litigieuse ait été refusée ; « Que cela fût-il même justifié, il n'est nullement établi que ce refus d'autorisation constitue, en l'espèce, le vice caché dont excipe le demandeur ;

« Attendu en effet qu'aux termes de l'article 7 portant règlement relatif à la circulation des automobiles, il est énoncé qu'aucun véhicule automobile ne peut circuler que s'il a satisfait à diverses prescriptions énumérées aux articles 2 et 6 dudit décret, prescriptions dont l'observation doit être constatée par le service des mines, sur la demande du constructeur ou du propriétaire ; « Que pour les voitures construites en France, le fabricant

doit demander la vérification ; « Que pour les voitures de provenance étrangère, l'examen doit être fait avant la mise en service en France sur le point du territoire désigné par le propriétaire de la voiture ;

« Qu'il s'ensuit que R..., acheteur d'une machine étrangère, qui lui était expédiée directement d'Amérique, par l'intermédiaire de la Compagnie défenderesse, ne devait ignorer, et en fait n'ignorait point que la voiturette, objet du litige, n'était point munie, lors de la livraison, de l'autorisation nécessaire pour circuler en France ;

« Que, dans ces conditions, R!.. ne saurait prétendre actuellement que le refus de ladite autorisation, refus qu'il a été à même de prévoir lors de la conclusion du marché, constitue le vice caché prévu aux articles 1641 et 1644 du Code civil ;

« Et attendu que R..., qui a mis d'ailleurs ladite machine en service et ce, à plusieurs reprises, ne justifie d'aucune défectuosité matérielle, apparente ou non, affectant la voiture dont s'agit; que dans ces conditions, et à tous égards, sa demande en remboursement d'une somme de 5 000 francs, représentant le prix de la voiture vendue, doit être rejetée ; « Par ces motifs, « Vu le rapport de l'arbitre, « Le Tribunal, jugeant en premier ressort, « Déclare R... mal fondé en sa demande, l'en déboute et le condamne aux dépens. » (Trib. de com. de la Seine, 16 janvier 1901.)

Cette décision montre l'intérêt qu'il y a, la nécessité même si l'on veut gagner un procès, à l'engager adroitement et suivant des données juridiques.

Si M. R..., le demandeur dans l'espèce que nous venons de citer, a été débouté de sa demande, c'est parce que cette demande avait été basée sur un prétendu vice de construction, et appuyée sur les articles 1641 et 1644 du Code civil; nous avons vu en effet que pour donner lieu à résiliation le vice de construction doit avoir été « caché » ; or en l'espèce il n'y avait pas vice caché, et c'est ce qui a amené le tribunal à rejeter la demande de résiliation.

Si, au lieu de présenter ainsi son affaire, M. R... avait basé ses conclusions sur l'article 1615 du Code civil que nous avons cité au début de ce chapitre, il eût très probablement eu gain de cause comme l'ont eu tous ceux qui ont plaidé dans des circonstances analogues à celles qui constituaient son cas.

TROISIÈME PARTIE

RESPONSABILITÉ

DES

VENDEURS ET CONSTRUCTEURS

EN CAS D'ACCIDENTS

TROISIÈME PARTIE

RESPONSABILITÉ

DES H

VENDEURS ET CONSTRUCTEURS

EN CAS D'ACCIDENTS

102. Non seulement les constructeurs et vendeurs qui livrent des voitures imparfaites et défectueuses sont exposés à voir prononcer la résiliation de leurs ventes, mais ils encourrent encore une responsabilité qui peut être parfois très lourde, si de ces défauts résulte un accident.

Il est bien entendu qu'il n'est question ici que des accidents dus uniquement, ou au moins partiellement, à des défauts de construction, et non de ceux dus à l'inexpérience, à la maladresse du conducteur, ou bien à la faute d'un tiers ; dans ces derniers cas sont seuls responsables des accidents ceux qui en sont les auteurs<sup>1</sup> ; pour que le constructeur puisse être inquiété, il faut qu'il soit établi que, si l'accident s'est produit, c'est à cause de telle ou telle défectuosité du véhicule, telle que, par exemple, la faiblesse d'un des organes qui a provoqué une rupture ou bien un mauvais agencement ou un trop grand jeu des pièces.

1. Voir *l'Automobile devant la justice (Les accidents de la route)*. Paris, librairie V<sup>o</sup> Dunod.

103. Lorsqu'un accident se sera ainsi produit par suite d'un vice de construction, la responsabilité du constructeur ou du vendeur, de l'un ou de l'autre selon que ce sera un constructeur ou un intermédiaire qui aura vendu (et en ce dernier cas l'intermédiaire aura lui-même, généralement, un recours en garantie contre le constructeur vendeur primitif), la responsabilité du constructeur ou du vendeur, disons-nous, sera certaine et celui qui aura été victime de l'accident pourra le poursuivre en dommages-intérêts pour obtenir réparation du préjudice qu'il subira tant par le fait des dégradations de la voiture que par le fait des blessures qu'il aura pu éprouver.

La victime de cet accident a-t-elle été tuée ? Ce seront ses héritiers, ses représentants, toutes personnes qui sont lésées par sa mort, qui pourront exercer les poursuites.

104. Devant quelle juridiction aura à comparaître et devra être assigné le vendeur ? Il pourra, en certains cas, l'être devant le tribunal correctionnel, en vertu des articles 319 et 320 du Code pénal qui visent et répriment les délits d'homicides et de blessures par imprudence ; mais cela ne se fera que s'il a véritablement commis une faute grave, une imprudence caractérisée, par exemple en vendant comme bonne une voiture qu'il savait être en mauvais état. Le plus souvent, presque toujours, il sera poursuivi devant les tribunaux d'ordre civil, tribunaux de première instance ou tribunaux de commerce, ou même tout simplement devant le juge de paix si l'accident n'a eu que de très légères conséquences, et que le chiffre du litige soit peu élevé,

**105.** Les dispositions légales en vertu desquelles ce vendeur sera poursuivi seront ces fameux articles du Code civil qui sont en quelque sorte le » leitmotiv » de toutes les théories juridiques, les articles 1382 et 1383 :

ART. 1382. — *Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.*

ART. 1383. — *Chacun est responsable du dommage qu'il a causé, non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence.*

Le vendeur ou constructeur est, en effet, soumis au droit commun et est sujet à l'application de ces articles qui nous régissent tous. Il suffit, pour qu'il soit rendu responsable du dommage que subit son client, qu'il soit établi qu'il a commis une faute, une imprudence ou simplement, aux termes de l'article 1383, une négligence, ayant entraîné ce dommage. Or, n'est-ce pas une faute que de vendre à un client une voi-ture qui n'est pas solide, pas résistante, pas éprouvée? N'est-ce pas tout au moins une négligence que de n'avoir pas veillé de très près À la construction et de ne pas s'être assuré avant livraison si l'objet qu'on va jeter dans la circulation est solidement façonné et convenablement agencé ?

106. Mais, ces principes posés, il y a lieu d'observer que la responsabilité du constructeur ou du vendeur est plus ou moins lourdement engagée suivant les circonstances.

Ainsi il apparaît que plus la voiture aura été vendue cher et plus la responsabilité du vendeur devra être grande ; sans doute ce n'est pas parce que vous aurez fait une acquisition de valeur modeste que vous devrez voir votre existence moins sauvegardée, mais il est certain, néanmoins, que le chauffeur qui aura payé son automobile 25 000 francs devra pouvoir compter sur elle et se montrer plus exigeant envers son fournisseur que celui qui l'aura payée 3 000 francs ; ce dernier évidemment devra se montrer réservé, circonspect et prudent dans l'usage qu'il fera de la voiture, tandis que le premier sera en droit de se fier complètement à la solidité du véhi-

;

cule et de tenter des conditions de vitesse et de chargement auxquelles le second ne devra pas songer.

De même celui qui aura acheté une voiture d'occasion ayant déjà beaucoup d'usage, devra s'attendre à des services moins longs et moins précieux que celui qui aura tenu à recevoir une voiture neuve; mais le fait qu'une automobile «oit vendue comme occasion n'autorise pas le vendeur à livrer un véhicule présentant des dangers, mal réparé ou dissimulant des vices graves. Nous connaissons un chauffeur à qui avait été vendue une voiture d'occasion ; *or*, non seulement celle-ci avait déjà beaucoup servi, mais elle avait même subi une collision terrible à la suite de laquelle plusieurs de ses organes essentiels avaient été brisés : une nouvelle rupture s'étant un jour produite dans un de ces organes qui avaient été insuffisamment vérifiés, notre chauffeur fut légèrement blessé. En M cas, le vendeur comprit si bien lui-même que sa responsabilité était engagée qu'il dédommagea sa victime sans attendre les poursuites<sup>1</sup>.

Ainsi que nous l'avons déjà dit dans notre étude des vices cachés, certains vendeurs d'automobiles ou de bicyclettes ont coutume de faire figurer sur leurs factures la mention «garantie pendant... tant de temps (six mois, un an, deux ans) Or, nous le rappelons ici, une telle formule, au lieu de donner des garanties à l'acheteur, a plutôt pour effet de restreindre ses droits.

Pour que U garantie existe à la charge «lu vendeur, il n'est nullement besoin qu'elle soit stipulée expressément; le vendeur est responsable de droit du dommage qui peut résulter de l'objet défectueux par lui vendu ; et si un accident se produit il n'est pas fondé à se défendre en disant qu'il n'avait pas garanti.

Pour échapper à toute obligation il faudrait ou il eut dé



ceptait aucune garantie ; et c'est précisément ce qu'il essaye de faire, ce à quoi il cherche à réussir, en limitant la durée de la garantie. Si, par exemple, il a garanti pour six mois, et qu'un accident se produise le septième mois, il ne manquera pas de dire : « En garantissant pour six mois seulement j'ai bien entendu que je ne vous garantirais pas au delà de cette période, par conséquent je suis maintenant à couvert. » Et l'acheteur devra souvent s'incliner devant ce raisonnement, de sorte que la mention apposée sur son contrat de vente lui aura été plutôt nuisible qu'utile.

L'intérêt de tout acheteur est donc que le vendeur s'engage d'une façon absolue, sans limitation de durée, par exemple en ces termes « garantie contre tous vices de construction », ou bien qu'il ne s'engage pas du tout, ou s'il s'engage avec limitation de durée, que ce soit avec une très longue échéance.

Il est d'ailleurs bien entendu que la responsabilité du vendeur et du constructeur sera bien diminuée si l'accident ne s'est produit que longtemps après la vente. En telle matière, il faut tenir compte de l'usage du véhicule cause de l'accident ; toute voiture, même la mieux construite, s'use à la longue ; il y a toujours un organe qui faiblit plus ou moins, un certain jeu qui se manifeste, surtout si le chauffeur est négligent et s'intéresse peu à sa voiture ; ces circonstances sont de nature à ambindrir progressivement, à faire disparaître même, proportionnellement à la durée des services rendus et aux efforts subis par le véhicule, la responsabilité du vendeur ; et l'on peut dire d'une façon générale que lorsque l'automobile aura fait ses preuves, aura pendant une durée considérable roulé sans accident, le constructeur pourra se considérer comme à l'abri de toute éventualité, de toute réclamation efficace.

107. 11 peut se produire qu'un client capricieux ait exigé des conditions de construction absolument anormales ou ait commandé un assemblage de pièces tel que l'équilibre ou la

bonne dirigeabilité ou la résistance de la voilure en aient été diminué\*. Si par suite de ces bizarreries, un accident vient & se produire, le constructeur devra-t-il encore être responsable, ne sera-t-il pas fondé à dire : Je n'ai fait que suivre les ordres de mon client ; je me suis conformé à ses goûts, à ses caprices; s'il en est résulté un défaut de sécurité pour lui, qu'il ne s'en prenne qu'à lui-même »?

Dans ce cas encore, nous estimons que le constructeur assumera une certaine part de responsabilité, car il semble, — et en raisonnant ainsi nous donnons aux industriels une marque de considération qui ne peut que les flatter et leur être agréable, — il nous semble qu'un constructeur doit avoir assez d'indépendance, même vis-à-vis de ses clients, assez d'amour propre et assez le culte de son métier et de son art pour refuser de livrer, même au monsieur qui prétend l'exiger, un véhicule qui n'offre pas toute sécurité. Mais reconnaissons que, dans un cas comme celui-là, la responsabilité du constructeur serait tout de même limitée, en raison des prescriptions mêmes que lui aurait dictées l'acheteur.

108. Le décret du 10 mar 1899 impose au constructeur certaines « mesures de sûreté », et notamment les suivantes :

Art. 2. — *Les réservoirs, tuyaux et pièces quelconques destinés à contenir des produits explosibles ou inflammables sont construits de façon à ne laisser échapper ni tomber aucune matière pouvant causer une explosion ou un incendie.* Art. 9. — *Le matériel devra être disposé de telle manière que son emploi ne présente aucune cause particulière de danger et ne puisse ni effrayer les chevaux ni répandre*

Art. 5 - *Le véhicule sera disposé de manière à être sûrement à l'appareil de direction et à tourner avec facilité dans les courbes de petit rayon. Les organes de commande de la direction offriront toutes garanties de solidité et de durabilité. Les automobiles dont le poids excède 330 Kilogrammes*

*seront munies fie dispositifs permettant la marche en arrière.*

ART. 6. — *Le véhicule devra être pourvu de deux systèmes de freinage distincts, suffisamment efficaces, dont chacun sera capable de supprimer automatiquement l'action motrice du moteur et de la maîtriser.*

*L'un au moins de ces systèmes agira directement sur les roues ou sur des couronnes immédiatement solidaires de celles-ci et sera capable de caler instantanément les roues.*

*L'un de ces systèmes ou un dispositif spécial permettra d'éviter toute dérive en arrière.*

*Dans le cas d'un véhicule à avant-train moteur à bogie, l'un des systèmes de freinage à la disposition du mécanicien devra pouvoir agir sur les roues arrière du véhicule.*

Ce sont là des prescriptions élémentaires dont l'inobservation, si elle avait pour effet de causer un accident, entraînerait incontestablement la responsabilité du constructeur.

109. En ce qui concerne plus spécialement les explosions que vise l'article 2, cité ci-dessus, elles peuvent résulter par exemple d'un défaut de soudure ou d'un agrafage insuffisant pour résister aux trépidations normales de la voiture ; alors le constructeur est responsable, même si ce n'est pas lui qui a fabriqué le réservoir même ; il devait en effet en vérifier l'état avant de l'adapter à l'automobile qu'il construisait. Par contre, il n'aura pas à répondre des explosions dues à une négligence du chauffeur ou à des conditions défectueuses de marche, ou, par exemple, à ce que l'automobiliste aurait lui-même, contrairement à l'avis du constructeur, remplacé les bandages pneumatiques de la voiture par des bandages pleins, provoquant ainsi le dessoudage du réservoir.

Ajoutons d'ailleurs que les explosions entraînent généralement l'incendie de la voiture, de sorte que trop souvent il ne reste pas de trace des causes mêmes de l'accident, et que le chauffeur sinistré a bien du mal, s'il n'a pas pris soin de ras-

sembler tous les éléments d'appréciation possibles, à établir la faute du constructeur.

110. Il se peut qu'une voiture soit parfaitement construite, que chacune de ses pièces soit à la fois solide et bien achevée, mais qu'elle pêche par un défaut de mise au point, par exemple qu'au moment de la livraison à l'acheteur, elle n'ait pas été suffisamment revue, vérifiée, et que de cette négligence résulte un accident.

Cela se produit surtout lorsque plusieurs personnes ont concouru à la fabrication, au montage ou simplement aux essais de la voiture, et notamment lorsque l'acheteur s'est adressé à un constructeur pour le châssis et à un carrossier différent pour la carrosserie ou bien lorsqu'il s'en est rap-porté à un intermédiaire.

Alors il y a lieu de se demander lequel de ces divers agents est responsable. C'est ainsi que s'élevait dernièrement, dans les colonnes de *la Vie automobile*, une discussion à propos des accidents qui peuvent résulter du défaut de goupillage des roues. Une voiture ayant été envoyée par le constructeur chez le carrossier, celui-ci la lui avait rendue sans avoir remis aux roues les goupilles qui empêchent les écrous de se desserrer; le constructeur avait livré la voiture dans cet état, s'en rapportant à ce qu'avait dû faire le carrossier ; et cet oubli d'une précaution des plus élémentaires avait provoqué un accident léger mais qui aurait pu être beaucoup plus grave. . Pressenti sur cette question, le président de la Chambre syndicale des carrossiers adressait au rédacteur en chef de *la Vie automobile*, M. Baudry de Saunier, la réponse suivante':

« J'ai fait part hier à mes collègues, dans notre réunion de la Chambre syndicale, de l'article que vous avez publié au sujet du goupillage des roues.

1. *La Vie automobile*, n° 178, p. 116.

« Je dois vous avouer tout de suite que les avis ont été très partagés sur la solution de la question.

« Il résulte même de l'avis de plusieurs de mes collègues, qu'il y aurait non seulement lieu de recommander aux carrossiers de bien goupiller les roues, mais encore de le recommander aussi aux constructeurs eux-mêmes. On a déjà vu, en effet, des voitures livrées par les constructeurs dont les roues n'avaient pas été goupillées.

« Comme vous le voyez, les constructeurs, comme les carrossiers, sont à la merci de la négligence d'un ouvrier.

« D'un autre côté, voici les différents avis qui m'ont été donnés :

« Quelques-uns de mes collègues ont estimé que, lorsqu'ils montaient une carrosserie sur un châssis neuf, et qu'ils avaient derrière eux soit un constructeur, soit un intermédiaire, ils laissaient à ces derniers le soin de faire le montage des roues ou de le vérifier, comme ils font du reste la vérification du moteur et du mécanisme avant la livraison de la voiture.

« D'autres carrossiers jugent que la chose n'est pas toujours possible, ainsi par exemple pour des voitures qui viennent en réparation et dont les roues ont été démontées pour refaire la peinture. Dans ce cas, ils estiment que c'est le mécanicien qu'ils emploient chez eux qui doit être chargé du remontage des roues. Les carrossiers qui n'ont pas un semblable ouvrier doivent alors s'adresser à des personnes compétentes pour faire ce travail, ou au mécanicien même de la voiture, ce qui serait, je crois, la meilleure solution.

« En fin de compte, le plus sage est de recommander aux mécaniciens ou aux propriétaires de vérifier leurs roues quand leurs voitures reviennent soit de chez le constructeur du garage, soit de chez le carrossier.

« Enlever les quatre chapeaux d'une voiture se fait en un clin d'oeil et avec la plus grande facilité, puisqu'il n'est pas nécessaire de soulever les roues. C'est donc une vérification très simple et *qu'il faut faire...* si Ton tient à ne pas se casser le cou!

« Tel est le résultat de ma petite enquête.

« Georges KELLNER, «

*Président de la Chambre syndicale des carrossiers.* »

Sans prendre parti contre les uns ou les autres, constructeurs ou carrossiers, nous nous bornons à émettre ici l'avis que, d'une façon générale, la mise au point de la voiture et la vérification de toutes ses pièces, leur parfaite coordination, sont à la charge de celui qui livre le véhicule ou qui le fait livrer par un de ses préposés ; celui-ci a le devoir de ne mettre entre les mains de l'acheteur qu'une voiture qui soit en parfait état de marche; et si, par suite d'une négligence à cet égard, un accident survient, il en est responsable.

Lorsque l'acheteur se sera adressé à un intermédiaire, c'est celui-ci qui sera responsable, et il le sera d'autant plus que, en recourant à lui moyennant une majoration de prix, l'acheteur a bien marqué son intention de se reposer sur lui et de s'assurer la livraison d'une voiture parfaitement vérifiée et mise au point. Ainsi en jugeait le tribunal civil de la Seine dans un jugement en date du 3 juin 1901, que nous avons reproduit plus haut (p. 95-99).

111. Il peut y avoir en certains cas responsabilité partagée, c'est-à-dire faute à la fois du constructeur et du conducteur de l'automobile.

Ainsi, une voiture étant complètement arrêtée sur une pente assez accentuée, le conducteur serra le frein à main qui débrayait le moteur ; lorsqu'il voulut remettre le moteur en marche, le frein échappa à son cran de retenue, à peine le conducteur avait-il tourné la manivelle. Le moteur se trouvant soudain embrayé, la voiture fit un bond, passa sur le corps du conducteur en le blessant grièvement.

Il y avait, dans ce cas, une double faute : faute du constructeur qui avait livré tout dernièrement cette voiture, sans

s'assurer que les crans d'arrêt du frein étaient en bon état, ce qui constituait un vice de construction intéressant la sécurité ; également faute du conducteur qui avait arrêté sa voiture sans prendre la précaution de placer son changement de vitesse au point mort, s'en rapportant seulement à la solidité des crans d'arrêt du frein pour éviter un embrayage subit, qui, malheureusement, s'était produit.

112. Avant de passer à l'étude de la jurisprudence en cette matière, donnons aux acheteurs un conseil : c'est de, chaque fois que leur surviendra un accident qu'ils croiront pouvoir attribuer à la construction de leur voiture, faire constater très nettement, au besoin par un huissier, et même, au cas où ils ne s'en rendraient pas compte eux-mêmes, de faire examiner par un expert les pièces causes de l'accident, car en s'empressant, comme cela se fait parfois, de faire réparer leurs automobiles, ils se priveraient de tous moyens de vérification, et plus tard, s'ils venaient à plaider, le tribunal les débouterait de leurs demandes de dommages-intérêts, parce qu'ils n'auraient pas fait la preuve formelle que l'accident était dû à un vice de construction.

### JURISPRUDENCE

La jurisprudence que nous possédons en cette matière s'applique à la fois aux constructeurs de cycles et aux constructeurs d'automobiles ; aussi citerons-nous successivement des espèces intéressant les uns et les autres ; au reste, il y a longtemps que l'on a noté l'union qui existe entre ces deux industries du cycle et de l'automobile que, au sein même des prétoires, on a appelées industries sœur.

#### 1. *Cas où des vendeurs ont été déclarés responsables d'accidents et condamnés*

113. 1° M. C... se servait depuis peu de temps d'une bicy-

clette qu'il avait achetée à la Société X..., quand, en descendant une côte, il fit une chute qui lui causa de graves blessures. Attribuant cette chute à un montage défectueux du guidon, il assigna ses vendeurs en dommages-intérêts. L'expert désigné par le tribunal constata que la brasure de la douille et du tube constituant le guidon était imparfaite et que les saillies de la goupille n'étaient pas normales; mais, malgré ces constatations, il conclut à la non-responsabilité de la Société venderesse, parce que, disait-il, cet état pouvait résulter de ce que, dans sa chute, le cycliste avait buté violemment du genou contre la poignée du guidon. Mais le tribunal en jugea autrement; il estima que le vice de construction était nettement établi, et accorda à la victime de l'accident une indemnité de 1 800 francs, en basant sa décision sur les motifs suivants, qui relèvent quelques circonstances de fait, mais consacrent en même temps quelques principes de droit :

« Attendu qu'il est impossible d'admettre les conclusions de l'expert qui vont à l'encontre même des constatations techniques de l'expertise; que si, en effet, le guidon et le tube vertical avaient été assemblés d'une façon indissoluble, le coup de genou auquel le rapport attribue finalement l'accident aurait eu pour G... des conséquences beaucoup plus sérieuses et aurait eu, sans nul doute, étant donnée la vitesse acquise, pour résultat la fracture de la jambe; mais qu'en admettant même que ce soit le coup de genou qui ait dessoudé le guidon et le tube vertical, cette hypothèse ne ferait pas que la chute ne s'est pas produite par suite du manque de solidité du guidon ;

« Qu'il est donc permis de dire que si le cycliste a commis une imprudence dont il doit être tenu compte au point de vue de l'appréciation des dommages-intérêts, en descendant une côte, malgré son expérience personnelle de la bicyclette, à une allure excessive, l'accident doit être attribué à ce que le guidon a tourné ou tremblé dans la main de C. après la rupture de la brasure;

« Que dès lors la Société venderesse ne saurait se soustraire



à la responsabilité qui lui incombe pour avoir vendu au demandeur une machine établie dans des conditions anormales; que cette critique porte uniquement sur la construction du guidon litigieux, qui était défectueux alors que le mode adopté pour le brasage peut en général être bon;

« Attendu que, sentant bien que sa responsabilité pouvait être engagée et se trouvant dans l'impossibilité de contester qu'il s'agisse, en l'espèce, d'un vice caché, la Société cherche aujourd'hui à se retrancher derrière les articles 1644 et 1646 du Code civil; qu'en agissant ainsi, elle feint d'oublier que ces articles n'ont trait qu'au dommage occasionné à la chose vendue et ne mettent aucun obstacle à l'application éventuelle des articles 1382 et suivants du Code civil;

« Qu'il suffit, pour l'application de la responsabilité édictée par ces derniers articles, qu'on puisse reprocher au vendeur, soit un fait positif, soit aussi, comme l'admet l'article 1383, un fait de négligence, qui entraînerait sa responsabilité envers un tiers, si un tiers en eût été victime ;

« Attendu qu'en l'espèce, ce fait de négligence consiste, ainsi qu'il vient d'être établi, dans la façon défectueuse dont l'assemblage des pièces a été fait et dont il appartenait à la Société de se rendre compte avant la livraison de la machine... » (Trib.civ. de la Seine, 7<sup>o</sup> Ch. supp., 24 avril 1900.)

On le voit, cette décision pose nettement le principe que si le vendeur est soumis aux articles 1641 et suivants du Code civil, en ce sens qu'il doit garantir l'objet vendu et est sujet à la résiliation de la vente, ainsi que nous l'avons vu précédemment, lorsque cet objet est défectueux, d'autre part, il n'en reste pas moins soumis aux règles du droit commun contenues dans les articles 1382 et suivants, lorsque par sa faute il a causé préjudice à quelqu'un ; et la décision ajoute que le fait de ne pas s'assurer avant la livraison d'une machine qu'elle est solide et ne fait courir à ceux qui la montent aucun danger, constitue une faute de nature à entraîner la responsabilité du vendeur en cas d'accident.

Ajoutons que cette responsabilité existe, non seulement au profit de l'acheteur, mais aussi au profit de toute autre personne. Ainsi, supposons que ce soit vous qui ayez acheté un lit bicyclette ou l'automobile, vous la prêtez à un tiers, et celui-ci, par suite du vice de la machine, est blessé ; il se peut que ce tiers vous poursuive vous-même, mais vous n'en aurez pas moins un recours contre votre vendeur qui, en fin de compte, devra seul supporter les conséquences de la condamnation ; il nous semble même, mais en droit cela est plus discutable, que le tiers pourrait poursuivre lui-même et personnellement le vendeur.

114. 2° On se rappelle encore la mort tragique de M. Duchemin, survenue le 16 juillet 1899. Il faisait, avec un de ses amis une randonnée dans le département du Cher, montant une automobile système D..., qui lui avait été livrée quelques jours auparavant, lorsque, à la suite d'une descente et d'un virage, la roue gauche de la voiture se bloqua brusquement; ladirection étant réversible, les deux roues d'avant virèrent brutalement et à fond sans que le conducteur pût maintenir sa direction ; l'automobile continua son mouvement, s'éleva de derrière, tourna sur la gauche et pointa en avant sur la roue bloquée, entraînant dans sa chute les quatre voyageurs, parmi lesquels M. Duchemin fut tué.

La Société venderesse se vit alors assignée en dommages-intérêts, tant par l'administrateur de la succession que par • les créanciers personnels de la victime ; l'expertise releva les constatations suivantes : graissage insuffisant de la machine ; serrage exagéré de la fusée ; gauchissement du plateau fixe survenu du fait du virage et résultant des dimensions trop faibles de l'essieu ; réversibilité de la direction dangereuse pour une voiture à grande vitesse ; et en raison de ces vices, la Société fut condamnée ; elle le fut à la fois envers l'administration de la succession, en vertu de l'arti-

cle 1645 du Code civil <sup>1</sup>, parce que, disait le jugement, cet article ayant pu de son vivant profiter à M. Duchemin devait également profiter à sa succession, après sa mort; et envers les créanciers en vertu de l'article 1388<sup>2</sup>, parce que la Société venderesse, en livrant à M. Duchemin une voiture défectueuse et en se rendant ainsi cause de sa mort, avait causé un préjudice aux créanciers de ce dernier en les privant des chances qu'ils avaient de recouvrer leurs créances.

Cette décision fut grosse de conséquences pour la Société condamnée, si grosse qu'elle en interjeta appel ; mais en cours d'instance, une transaction intervint entre les parties en cause et la Cour n'eut pas à se prononcer sur la façon dont les premiers juges avaient statué. (Trib. civ. de la Seine, 1<sup>er</sup> Ch., 4 juillet 1901.)

115. 3<sup>o</sup> Un représentant de commerce, M. P..., montant; une bicyclette Clément qu'il avait achetée moyennant le prix de 560 francs quelques jours auparavant, avait fait une chute dans laquelle il s'était grièvement blessé, chute déterminée par la rupture du tube de direction, à l'endroit où ce tube était pourvu d'un taraudage recouvert de certaines pièces qui le rendaient invisible.

Il entendait rendre son vendeur responsable et le poursuivait, en même temps qu'en résiliation de la vente, en dommages-intérêts. Ce dernier répondait que l'accident était dû à l'imprudence de P... qui aurait beaucoup trop élevé son guidon et établi ainsi le point de résistance à l'endroit taraudé ; et il demandait en conséquence à être renvoyé indemne.

C'est l'acheteur qui a eu gain de cause et le vendeur a été

1. ART. 1615 du Code civil : « Si le vendeur connaissait les vices de la chose, il est tenu, outre la restitution du prix qu'il en a reçu, de tous les dommages et intérêts envers l'acheteur. »

2. ART. 1382: « Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer. »

condamné, « attendu que la faiblesse du tube de direction d'une bicyclette dissimulée aux yeux de l'acheteur par différentes pièces et ne pouvant d'ailleurs être appréciée en l'absence de connaissances techniques, constitue un vice caché de nature à entraîner la résiliation de la vente et le principe de dommages-intérêts; et que le vendeur exciperait en vain de ce que la rupture du tube de direction aurait été causée par l'élévation trop grande que l'acheteur aurait, par ignorance, donnée au guidon, s'il a négligé de mettre ce dernier au courant du mécanisme et des organes de la machine ». (Cour d'appel de Bourges, 27 juin 1893: confirmation par la Cour de cassation, le 30 janvier 1893.)

11. *Cas où non seulement les vendeurs, mais les constructeurs eux-mêmes, ont été déclarés responsables*

116. Les décisions qui précèdent ont proclamé la responsabilité des *vendeurs* d'automobiles ou de bicyclettes, c'est-à-dire des hommes ou des sociétés qui avaient eux mêmes, personnellement et directement, vendu les objets défectueux; le seul fait qu'ils avaient eux-mêmes passé le contrat de vente avec l'acheteur avait suffi pour les faire mettre en cause, et les tribunaux n'en avaient pas demandé davantage pour les condamner personnellement.

Lorsque le vendeur est le constructeur lui-même, il n'y a à cet égard aucune difficulté ; mais il arrive souvent, dans tous commerces, et plus spécialement peut-être dans les industries du cycle et de l'automobile; que la vente soit faite au client par un intermédiaire non constructeur ; alors la question peut se poser de savoir qui l'acheteur, victime d'un accident, devra poursuivre: l'intermédiaire de qui il tient sa machine ou bien le constructeur, qui est le véritable auteur

responsable de cet accident, puisque c'est lui qui a mal construit.

Notre opinion est que, strictement et juridiquement parlant, l'acheteur victime ne devrait pouvoir poursuivre que l'intermédiaire de qui il tient l'objet vendu, car c'est avec lui seul qu'il a passé un contrat, qu'il a ce qu'en style judiciaire on appelle un lien de droit; le constructeur peut lui répondre qu'il ne le connaît pas, qu'il n'a jamais eu affaire à lui, qu'aucun contrat n'a été passé entre eux, et il peut dès lors demander au tribunal sa mise hors de cause. Remarquez d'ailleurs que, même en adoptant ce système, le constructeur ne serait pas tout à fait à l'abri, car il se passerait ceci que, si l'acheteur se bornait à assigner l'intermédiaire, celui-ci, de son côté, s'empresserait d'appeler en garantie le constructeur, le forcerait à être partie au procès, et qu'en fin de compte c'est sur le constructeur assigné par l'intermédiaire que pourrait peser la condamnation.

Mais il est un autre système qui a été admis par la jurisprudence, qui, s'il n'est pas très juridique, est parfaitement équitable et auquel, pour notre part, nous nous rallions très volontiers. Ce système permet à l'acheteur, victime de l'accident, de poursuivre en justice à la fois l'intermédiaire qui lui a vendu la bicyclette o l'automobile, et le constructeur ; et si le constructeur prétend, comme nous l'avons dit plus haut, qu'il ne connaît pas l'acheteur, qu'il n'a passé avec lui aucun contrat et qu'il ne lui doit dès lors aucun compte, on lui répond : « Pardon, Monsieur, ce n'est pas en vertu d'un contrat que nous avons passé que je vous poursuis; si je vous assigne personnellement, c'est parce que vous avez commis une faute, une faute dont j'ai été victime et dont vous me devez compté ; en lançant dans la circulation, en mettant à la disposition du public une voiture mal construite, dangereuse, vous avez accompli une imprudence ; cette imprudence a eu pour effet dé me causer des blessures plus ou

moins graves; dédommangez-moi. » De cette façon, les principes de droits sont saufs, et le malheureux constructeur cherche en vain à se débattre et à échapper aux poursuites qui le menacent.

On conçoit l'intérêt qu'il y a pour l'acheteur à pouvoir recourir à ce moyen : c'est que souvent l'intermédiaire présente peu de surface, n'offre pas une solvabilité suffisante pour payer de lourds dommages-intérêts, tandis qu'après du constructeur, on a presque toujours chance de pouvoir utilement exercer ses droits.

117. Voici les décisions qui ont consacré le système que nous venons d'exposer :

1° MM. H... et M... avaient acheté à la Société B... et G" un tandem, fabriqué par M. D..., et se l'étaient fait garantir par leur vendeur contre tous vices de construction. Cinq jours après cette acquisition, la tête de fourche du tandem se rompait, et nos deux coéquipiers étaient grièvement blessés.

Us intentèrent alors une action en dommages-intérêts à la fois contre MM. B... et Cie et contre M. D...

Du rapport des experts commis par justice, il résultait que le tube de la tête de fourche avait été confectionné avec un métal trop faible et qu'il n'avait pas été convenablement renforcé par l'adjonction d'un tube intérieur sans solution de continuité ou fourrure, destiné à augmenter la résistance.; qu'au lieu d'un manchon métallique solidement brasé, le tube de la tête de fourche ne contenait intérieurement que deux bagues distantes de 1 centimètre environ, qui laissaient entre elles un point faible à l'endroit même où le poids de l'appareil en charge normale exerçait un effort qui devait amener fatalement la rupture du tube à bref délai.

C'était donc un vice de construction bien caractérisé, et évidemment un vice caché ; cependant, si le tribunal accueil-

lait la demande des tandémistes contre les vendeurs, MM. B... et C<sup>ie</sup>, il rejetait celle qu'ils avaient formée contre le constructeur M. D... Pour statuer ainsi, il se basait sur ce que les clients n'avaient pas traité directement avec D..., sur ce que les vendeurs n'étaient pas des représentants de ce dernier, mais bien des commerçants vendant pour leur compte personnel des bicyclettes achetées soit à D..., soit à d'autres fabricants, et aussi sur ce que la Société venderesse ayant par facture garanti ses clients contre tous vices de construction, aurait par là consenti à prendre à sa charge tous les risques résultant d'une fabrication défectueuse.

Mais les deux tandémistes ayant interjeté appel, la cour de Paris en décida tout autrement. Elle confirma le jugement en ce qui concernait la responsabilité des vendeurs et elle y ajouta celle du constructeur et condamna et la Société B... et Cie, et D..., à payer solidairement aux victimes de l'accident une somme de 1 000 francs pour le plus atteint et une somme de 500 francs pour l'autre.

Voici les motifs de l'arrêt ; ils confirment ce que nous avons exposé ci-dessus :

« Considérant qu'il résulte des documents de la cause, et notamment du rapport des experts commis par justice, que l'accident dont H... et M... ont été victimes est dû au vice de construction d'un cycle tandem, fabriqué par D... ;

« Considérant que les premiers juges ont rejeté la demande d'indemnité intentée contre lui par les appelants, en se fondant sur ce qu'ils n'avaient pas traité directement avec lui, qu'ils avaient acheté le tandem à la Société B... et C<sup>ie</sup>, et qu'en exigeant d'elle une garantie des vices de construction, ils avaient entendu n'avoir d'action que contre la Société venderesse ;

« Considérant que cette stipulation révélait simplement, de la part des appelants, le désir de n'acheter qu'une machine offrant toute sécurité; qu'elle n'impliquait nullement leur intention de n'avoir d'action en responsabilité que contre la

Société venderesse et de renoncer à celle qui pourrait dériver de la faute du constructeur ;

« Considérant qu'il est constant que H... et M... n'ont acheté le tandem que parce qu'il sortait des ateliers de D... et qu'il en portait la marque, et qu'il est à remarquer que la rupture s'est produite cinq jours après la vente ;

« Considérant que *le fabricant d'un cycle entaché d'un vieil caché de construction commet une faute en le mettant en vente*, soit directement, soit par un intermédiaire qui, comme la Société B... et C<sup>ie</sup>, était spécialement chargée de la vente des cycles D... ; *qu'il est responsable des accidents causés par suite de l'imperfection de sa machine* et survenus pendant qu'elle était employée à l'usage normal auquel elle était destinée ;

« Considérant qu'en l'état des faits, les appelants avaient contre D... l'action prévue par l'article 1382 du Code civil <sup>1</sup>; que c'est à tort que le tribunal l'a mis hors de cause, qu'il échet de réformer sur ce point leur sentence... » (Arrêt de la cour d'appel de Paris, 2<sup>e</sup> Ch., du 30 octobre 1900, infirmant un jugement du tribunal civil de la Seine du 24 février 1897.)

118. 2<sup>o</sup> Nous avons cité déjà parmi les décisions proclamant la responsabilité des vendeurs celle de la Cour de cassation en date du 30 janvier 1895, confirmant un arrêt de la cour d'appel de Bourges. Or cette décision, elle aussi, en même temps qu'elle condamnait le vendeur, condamnait le fabricant. Rappelons-en le sommaire puisqu'il retrouve sa place ici :

« Un fabricant constructeur d'une bicyclette est responsable, au même titre que celui qui l'a vendue, des blessures que l'acheteur s'est faites en tombant de machine ; et tous deux doivent être condamnés à des dommages-intérêts envers cet acheteur, lorsqu'il est établi que l'accident provient de la rupture du tube de direction due à la faiblesse exceptionnelle

1. ART. 1332 : « Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer. »



de ce tube qui ne permettait pas d'élever sans danger le guidon, dans son jeu normal, jusqu'à l'extrémité dudit tube. »  
(*Le Droit* du 22 février 1895.)

### III. *Cas où la responsabilité du vendeur a été écartée*

119. 1° MM. C... et C<sup>ie</sup>, constructeurs à Paris, avaient vendu en février 1893, à un sieur R..., au prix de 475 francs, une bicyclette à tube simple du système alors en usage; au mois d'avril suivant, ce sieur R... avait lui-même revendu cette bicyclette, comme objet d'occasion, pour le prix de 400 francs, à M. M... ; ce dernier s'en était servi jusqu'au mois de juillet 1894 ; à cette époque, il l'avait fait remettre à neuf par les constructeurs eux-mêmes moyennant la somme de 30 francs; enfin, lorsqu'il en eut, après remise à neuf, pris de nouveau possession, le 18 septembre 1894, il était victime d'un accident assez grave dû, aux termes du rapport de l'expert commis par justice, à la rupture du tube de direction de sa machine.

Dans ces conditions-, M. M... assignait les constructeurs en responsabilité, d'abord devant le tribunal civil de la Seine, en prenant grief contre eux de ce qu'ils avaient mal réparé sa bicyclette lorsqu'il les en avait priés et sur ce qu'ils avaient eu tort de lui livrer une machine insuffisamment vérifiée ; ensuite, ayant perdu son procès en première instance, devant la cour d'appel de Paris, se basant sur le vice de construction consistant dans la faiblesse du tube.

La cour comme le tribunal rejeta la demande de M.M..., et les motifs d'ordre différent, mais se confirmant parfaitement, qu'employèrent ces deux juridictions pour statuer ainsi, sont à retenir.

Voici comment les premiers juges répondirent en ce qui concernait la remise à neuf de la machine :

« Attendu que la remise à neuf d'une bicyclette, d'après les usages reçus dans ce genre de commerce, ne comprend pas le démontage de la machine, la vérification de toutes les pièces qui la composent, la vérification des frottements, ni la réparation des pièces dont la défectuosité se révélerait à un examen attentif et minutieux ;

\* Que cette remise à neuf s'entend de l'apparence extérieure de la bicyclette et ne comporte que la peinture de la machine et le nickelage des pièces polies; que le prix, relativement modique, demandé pour cette opération ne peut laisser aucun doute à ce sujet ;

« Attendu, dès lors, que C... et Cie, en donnant à la bicyclette l'apparence d'une machine neuve, n'ont pu s'apercevoir de la défectuosité du tube de direction, et qu'on ne saurait leur faire grief de ne pas l'avoir renforcé, ou, tout au moins, de n'en avoir pas signalé les inconvénients à M...; que l'action de ce dernier contre C... doit donc être repoussée... » (Trib. civ. de la Seine, 4<sup>e</sup> Ch., 11 novembre 1896.)

Quant aux prétentions de M. M..., d'après lesquelles les constructeurs devaient être responsables en raison de la faiblesse du tube constituant un vice de construction, la Cour y a, de son côté, répondu de la façon suivante :

« En l'absence de convention spéciale relativement à la garantie entre le fabricant d'une bicyclette et l'acheteur à qui il l'a vendue, c'est aux tribunaux qu'il appartient de déterminer la durée de cette obligation, et d'apprécier, d'après les faits et les circonstances de la cause, en tenant compte du prix, des conditions, des systèmes alors en usage et des habitudes du commerce, de l'emploi plus ou moins long que l'acheteur a fait de sa machine, si, à un moment donné, elle dure encore, ou, au contraire, si elle a cessé d'exister pour le fabricant.

« En fait et dans l'espèce, on ne saurait soutenir que la chose était impropre à l'usage auquel elle était destinée lorsque, dans un laps de dix-neuf mois environ pendant lequel elle a

été en service, aucune réclamation n'a été formulée, ni aucune déféctuosité signalée. Après ce temps écoulé et cet usage prolongé de la machine, on ne saurait, sans entrave au commerce, rendre les fabricants responsables des vices de construction ou de l'insuffisance et des inconvénients des types précédemment usités dans la fabrication courante. » (Cour d'appel de Paris, 4<sup>e</sup> Ch., 30 décembre 1898.)

La Cour a ainsi fait application des principes que nous énonçons plus haut, et d'après lesquels la responsabilité des constructeurs ne saurait durer indéfiniment, et les actions en garantie pour cause d'accidents doivent, connues celles résultant des vices rédhibitoires, être intentées dans un délai relativement bref.

120. 2<sup>e</sup> Nous disions aussi, dans notre exposé, qu'il fallait éviter, lorsqu'un accident survenait par le fait d'une voiture ou d'une bicyclette, de les faire réparer trop vite, car alors les juges n'auraient plus de moyen de contrôle, l'expertise étant devenue impossible, et, en plaidant, l'on courrait à un échec.

Voici une décision à l'appui de cette vérité :

« Le Tribunal,

« Attendu qu'à la suite d'une chute qu'ils firent d'une bicyclette tandem, sur laquelle ils étaient montés, les jeunes P... et J... constatèrent que la fourche de leur machine était rompue et qu'ils la confièrent aussi tôt à leur vendeur, la New-Howe Company, pour y effectuer les réparations nécessaires ;

« Attendu que leurs parents ont assigné ladite Compagnie en paiement de 4700 francs, représentant le préjudice souffert par leurs enfants, ainsi que le prix de la machine, qu'ils considèrent comme défectueuse ;

« Attendu que les constatations de l'expert D..., commis par ordonnance de référé, pour rechercher les causes de l'accident, ne permettent pas d'établir si l'accident est le résultat d'un vice de fabrication ou s'il doit être attribué à toute autre

cause, notamment à un usage excessif de la machine ; qu'en effet, la fourche n'a pu être remise à l'expert que postérieurement à sa réparation par le fait même des jeunes P... et J..., qui avaient remis immédiatement leur machine dans ce but à la New-Howe Company, et qu'il n'est pas établi que les demandeurs aient mis cette compagnie, comme ils le prétendent, en demeure de leur restituer de suite la bicyclette tandem dont ils s'étaient dessaisis ;

« Attendu, au surplus, que l'hypothèse d'un usage excessif peut être tout aussi bien admise que celle d'un vice de construction, surtout si l'on constate que les jeunes P... et J..., qui font partie de sociétés vélocipédiques et paraissent dans les concours publics, ne ménagent guère leur machine, dont ils avaient déjà antérieurement faussé la fourche, et pour laquelle ils ont dû recourir, plus d'une fois, à leur vendeur pour la remise en état ;

« Attendu que, dans tous les cas, ils ne font pas la preuve qui leur incombe d'une faute imputable à la New-Howe Company ; qu'il n'y a même pas lieu de s'arrêter à la demande d'enquête, laquelle n'est pas permanente et ne saurait être admise ; qu'en effet, l'expertise seule aurait pu établir le seul point qui engage la responsabilité de la New-Howe Company, c'est-à-dire le vice de construction, et que, de ce chef, l'expert a dû, à raison des circonstances, reconnaître qu'il était impossible de formuler une opinion précise ;

« Par ces motifs, sans s'arrêter à la demande d'enquête, déclare les demandeurs mal fondés en leurs demandes, fins et conclusions, les en déboute et les condamne aux dépens. » (Trib. civ. de la Seine, 4<sup>e</sup> Ch., 19 novembre 1896.)

121. 3<sup>o</sup> Voici maintenant un cas où c'est non plus un constructeur ni un vendeur, mais simplement un réparateur qui était poursuivi en responsabilité et qui fut, lui aussi, mis hors de cause. H

M. G..., ayant acheté une voiture d'occasion, l'avait fait réparer par un des garages bien connus de la place de Paris.

Le garage lui ayant livré la voiture réparée, il se rendait avec elle, dès ses premiers essais, auteur d'un grave accident, en tuant le cantonnier Thévenot qui travaillait sur la route de Versailles.

Poursuites contre M. G..., qui s'entendait condamner à trois mois de prison," à 1 000 francs de dommages-intérêts et à servir, en outre, une pension annuelle de 600 francs à la veuve et une autre de 200 francs à chacun des quatre enfants de la victime.

Mais ainsi condamné correctionnellement à la requête de la famille du défunt, M. G... ne se tenait pas pour complètement battu, et, lorsque le garage lui réclamait le montant de ses réparations, il lui répondait par une demande reconventionnelle de dommages-intérêts comme garantie des condamnations qu'il avait encourues, prétendant que si l'accident s'était produit, c'était non par sa faute mais par la faute du garage, qui avait eu tort de lui livrer une voiture mal réglée et difficilement dirigeable; et M. G... réclamait le remboursement de tout ce qu'il avait été condamné à payer, plus 5 000 francs à titre d'indemnité.

Déjà le tribunal civil lui avait accordé une première satisfaction en ordonnant, ' conformément à sa demande, une expertise avec mission pour l'expert « d'examiner la voiture auteur de l'accident, de dire si les pièces fournies par la Société du garage étaient de qualité suffisante, et notamment d'examiner avec soin la cassure du levier de commande pour en déterminer la cause, et dire si l'accident devait être en tout ou en partie attribué à la défectuosité des réparations opérées par la Société du garage ».

Mais la cour de Paris, devant laquelle le garage en avait appelé, infirma le jugement et débouta M. G... de sa demande, sans vouloir même recourir à une expertise, d'abord parce qu'elle se trouvait suffisamment éclairée par les documents du procès et aussi parce qu'elle estimait que si le

tribunal correctionnel avait déjà condamné M. G..., c'est parce qu'il avait acquis la conviction que ce dernier était bien personnellement responsable de l'accident. (Cour d'appel de Paris, 5<sup>o</sup> Ch., 26 janvier 1904.)

122. Signalons enfin ici un cas assez curieux qui diffère un peu du point de vue auquel nous nous sommes placés dans ce chapitre, mais qui a trait néanmoins à la responsabilité de certains constructeurs ou négociants :

Le 14 octobre 1895, vers quatre heures et demie du soir, le jeune H..., âgé de sept ans et demi, sortant avec ses frères de l'école communale de la rue du Sentier, pour revenir chez ses parents, domiciliés rue du Faubourg-Montmartre, 9, entra dans la salle des dépêches du journal *l'Eclair*, installée rue Montmartre, 178.

Dans cette salle, était exposée une bicyclette, placée sur une table et maintenue en équilibre par un support; tous les visiteurs pouvaient ainsi faire mouvoir librement les roues et s'assurer de leur bon fonctionnement; quelqu'un ayant mis en mouvement la roue d'arrière, le jeune H... eut la malheureuse idée de toucher la chaîne de la main gauche qui se trouva brusquement entraînée contre la roue dentée.

Le pauvre enfant eut l'index et le médium broyés jusqu'à la seconde phalange, et le soir même une opération fut pratiquée.

M. H... père de poursuivre alors en 20 000 francs de dommages-intérêts le négociant, propriétaire-exposant de la bicyclette cause de l'accident, M. G...; mais il fut déboulé de sa demande par un jugement ainsi conçu :

« Le Tribunal,

« En ce qui touche l'instance introduite contre G... : « Attendu qu'il résulte des déclarations des témoins entendus par le commissaire de police, à la suite de l'accident, que, le 14 octobre 1895, G... avait exposé, dans la partie de

la salle qui lui était réservée, une bicyclette posée sur un pied assez élevé, pour permettre de faire mouvoir la manivelle qui actionne les roues; que cette exposition avait pour but de permettre aux nombreux curieux qui pénétrèrent dans la salle des dépêches, d'examiner la machine et de se rendre compte des roulements et de faire ainsi une réclame pour l'objet exposé ;

« Attendu qu'un visiteur mit en mouvement la manivelle de la bicyclette afin de constater si elle était établie dans de bonnes conditions; que le jeune H..., qui avait pénétré dans la salle des dépêches, voulut arrêter les roues en introduisant son doigt entre la chaîne et le pignon denté qui sert à la transmission; qu'il eut alors la main entraînée par le mouvement de rotation et l'extrémité de deux doigts broyée; que c'est de cet accident que H... père entend demander la réparation ;

« Attendu que le jeune H... a été victime de sa seule imprudence; qu'en effet, G... n'avait pas à tenir compte du jeune âge des enfants qui pouvaient pénétrer dans la salle des dépêches; qu'il pouvait, à bon droit, s'en rapporter aux soins et à la surveillance des parents pour les garantir contre leur propre inexpérience; qu'il avait installé son appareil dans des conditions normales, sans le faire actionner par aucun moteur; qu'il n'avait pas à prémunir les victimes contre un danger que la prudence la plus élémentaire leur permettait d'éviter; que l'action de H..., tendant à la réparation du préjudice éprouvé par son fils, doit en conséquence être repoussée ;

« Par ces motifs,

« Joint les causes, et statuant par un seul jugement, déclare H... mal fondé en ses demandes, fins et conclusions, l'en déboute et le condamne aux dépens. » (Trib. civ. de la Seine, 29 novembre 1896.)





**QUATRIÈME PARTIE**

**ESSAIS ET APPRENTISSAGE**



## QUATRIÈME PARTIE

### ESSAIS ET APPRENTISSAGE

123. Il arrive fréquemment, en matière d'automobile, que des difficultés surgissent peu de temps après la livraison d'une voiture et ces difficultés sont, en général, rejetées par le constructeur sur son acheteur et réciproquement.

Le constructeur dit à son client : « Je vous ai livré une voiture qui marchait parfaitement, je l'avais essayée à plusieurs reprises pour m'assurer de son fonctionnement et mettre tous les organes au point. Je ne puis donc comprendre qu'elle ne vous donne pas satisfaction qu'en admettant que votre inexpérience vous a fait faire des fausses manœuvres nombreuses ; aussi est-ce à vous seul qu'il y a lieu de s'en prendre si la voiture ne fonctionne plus. »

L'acheteur, au contraire, prétend que la voiture ne lui a pas été livrée complètement terminée, que, dans la hâte de la livraison, le constructeur n'a pas pris le temps matériel de vérifier tous les détails, que bien des petits points de la construction laissent à désirer; et parfois il n'hésite pas à accuser son constructeur de l'avoir trompé en lui affirmant que des essais préalables avaient été faits.

Le meilleur moyen pour un vendeur d'éviter des difficultés de ce genre est de procéder à l'essai de la voiture vendue en présence de l'acheteur qui peut, s'il ne se croit pas assez compétent lui-même, se faire assister d'un ami plus expérimenté que lui ou d'un connaisseur spécialiste, ou mieux encore, de la faire essayer sous sa surveillance par l'acheteur lui-même.

124. Lorsque l'acheteur aura ainsi procédé personnellement ou par mandataire à des essais qu'il aura trouvés satisfaisants, il ne sera plus fondé, sauf le cas de vices cachés se révélant plus tard, à se plaindre d'avoir reçu une voiture qui ne fonctionnait pas. Mais encore faut-il que les essais accomplis aient été sérieux et suffisants ; il appartiendra au constructeur et à l'acheteur d'en déterminer eux-mêmes et d'un commun accord le programme, lequel devra être élaboré en tenant compte de l'importance et de la nature de l'objet vendu ; il est naturel en effet que, par exemple, l'essai d'une voiture légère destinée à un service de peu d'intensité ne soit pas le même que l'essai de réception d'une voiture de grand tourisme appelée à parcourir des distances considérables et à franchir à bonne allure toutes les déclivités ordinaires des routes.

Ainsi, supposons qu'un client ait commandé à un constructeur un châssis de 20 chevaux destiné à recevoir une carrosserie limousine à six places, en vue d'effectuer un service de ville ; et que ce même constructeur ait vendu le même châssis à un amateur voulant y monter une carrosserie légère à deux places, en vue d'effectuer rapidement de grands trajets sur routes ; les deux essais de réception de ce même châssis ne se feront pas du tout dans des conditions analogues. Il faudra, en effet, charger le châssis du poids qu'il recevra lorsqu'il aura sa carrosserie définitive, poids qui peut varier du simple au triple pour les deux types de carrosserie en question ; ce même châssis devra tour à tour recevoir une charge correspondant au nombre de voyageurs qu'il est appelé à supporter, car c'est seulement avec cette charge que les constatations de vitesse et de rendement général pourront se faire utilement dans l'un ou l'autre cas.

Ces conditions sont évidemment indispensables pour s'assurer que la multiplication adoptée par le constructeur répond bien au chiffre convenable et pour faire rectifier avant livrai-

son cette multiplication, au cas où une erreur aurait été commise.

L'itinéraire sur lequel se fera chacun de ces essais devra aussi être différent dans l'un et dans l'autre cas.

S'agit-il d'une voiture de ville destinée à transporter plusieurs voyageurs, l'itinéraire devra être plus doux en ce qui concerne les pentes, mais plus dur en ce qui concerne la suspension, c'est-à-dire qu'il faudra choisir un itinéraire à pentes non exagérées, mais en se réservant de faire passer la voiture sur des voies où l'on pourra juger de la solidité des ressorts et du confort de la suspension.

Au contraire, s'agit-il d'un châssis léger de grand tourisme, l'itinéraire adopté comprendra forcément un parcours très accidenté, afin d'établir une vitesse moyenne générale, et, de plus, il faudra réserver une portion de route en palier et en bon état pour montrer la vitesse maximum que pourra atteindre le véhicule.

125. Nous considérons, quant à nous, qu'un essai de réception est obligatoire avant la prise de réception du châssis.

L'acheteur, le plus souvent, est le premier à réclamer cet essai de réception qui est pour lui la meilleure des garanties, mais s'il néglige cette précaution, le constructeur lui-même en doit prendre l'initiative, car il a tout intérêt à faire la preuve de l'excellence de sa construction, preuve qui lui serait d'un grand secours, si, postérieurement, des réclamations venaient à surgir. Il y a donc lieu, pour le constructeur, de convoquer l'acheteur à un essai de réception, même si cet acheteur n'a manifesté aucune velléité à ce sujet; et nous estimons que, même lorsque le solde du prix aura été payé, l'acheteur ne pourra être considéré comme ayant pris définitivement livraison et comme étant forcé de son droit de réclamation, que lorsqu'il aura été, par cet essai, placé à même de juger des qualités de sa voiture.

126. Il ressort de ces considérations que, *h* moins que cela ait été convenu, les constructeurs doivent éviter d'expédier leurs voitures par chemin de fer, contre remboursement, car, en agissant ainsi, d'une part ils empêcheraient leurs clients de procéder à des essais de réception et se trouveraient eux-mêmes dans leur tort si des réclamations subséquentes venaient à se produire, puisqu'ils ne feraient pas la preuve que leurs voitures, au moment de la livraison, étaient en bon état; de plus, ils mettraient leurs clients dans la quasi-impossibilité de réclamer quoi que ce soit aux transporteurs en cas d'avarie, puisque ces clients n'auraient pas été mis à même de juger de l'état des véhicules avant leur remise au chemin de fer et, par suite, ne pourraient faire de comparaisons utiles au moment où les véhicules leur parviendraient. L'expédition contre remboursement ne doit donc être faite que dans des cas spéciaux, en raison même des difficultés qui peuvent surgir ultérieurement, du fait même de ce mode d'expédition.

Au contraire, lorsqu'un essai de réception définitif et régulier a été fait, le constructeur peut rendre son acheteur responsable d'une fausse manœuvre due à son inexpérience et, d'un autre côté, l'acheteur qui a été mis à même de juger ce que pouvait rendre la machine a plus de confiance dans sa voiture et il lui suffit souvent d'une observation faite à propos pendant l'essai pour empêcher des inconvénients de fonctionnement ultérieurs.

\*

127. Si, dans tous les cas, le vendeur est tenu d'effectuer l'essai de la voiture qu'il vend, il a, en certains cas seulement, une autre obligation : c'est, lorsque son acheteur n'a aucune connaissance de la conduite d'une automobile ou du type spécial qui lui est vendu, de lui faire faire son *apprentissage*.

Le vendeur a personnellement le plus grand intérêt à ce que son acheteur soit satisfait de la machine dont il prend pos-

session, et pour ce, il importe que cet acheteur soit mis à même de la conduire selon toutes les règles de l'art. De plus, on ne saurait concevoir un acheteur se procurant à grands frais un véhicule dont il ne devrait pas pouvoir se servir. Il va donc de soi qu'avec la voiture le vendeur doit lui fournir, même gratuitement, les moyens de l'utiliser.

Nous pensons donc que les leçons d'apprentissage sont obligatoires, même si elles n'ont pas été stipulées lors des conventions ; toutefois, cette obligation a des limites et il serait injuste qu'un constructeur vît ses frais généraux s'élever dans une très forte proportion, par suite des exigences ou de l'entêtement d'un acheteur.

Aussi est-il bon de fixer dans les conventions d'achat, en même temps que le trajet à effectuer, et la longueur de l'itinéraire à parcourir pour les essais, la durée pendant laquelle le vendeur ou le constructeur devra mettre gratuitement à la disposition de l'acheteur un de ses mécaniciens pour lui apprendre la conduite du véhicule. En général, quatre leçons de deux heures sont suffisantes, même au plus novice, pour savoir diriger sa machine et en faire fonctionner les principaux organes sans crainte de fausse manœuvre grave.

128. En principe, les frais d'essais comme ceux d'apprentissage doivent incomber au constructeur ; c'est ce qui se passera en l'absence de convention à cet égard ; mais rien ne s'oppose à ce que les deux parties contractantes se mettent d'accord pour supporter chacune une partie des frais matériels, tels que dépenses d'essence, de pneus, de réparations, d'assurance, etc., ou bien pour que le mécanicien chargé de donner les leçons d'apprentissage ou de procéder aux essais soit payé, soit partiellement, soit totalement, par le vendeur ou par l'acheteur.

\*

129. Il arrive assez fréquemment que des accidents se pro-

duisent en cours d'apprentissage, notamment que la voiture en "sage aille blesser des tiers. Cela tient, si c'est l'acheteur qui conduisait au moment de l'accident, à ce qu'il est encore inexpérimenté ou à ce qu'il n'a pas l'habitude de la nouvelle voiture qui est abandonnée à sa direction, et si c'est le vendeur, à ce que souvent il est tellement occupé à donner à son élève des explications qu'il ne songe plus à surveiller sa route.

Or, en un tel cas, qui doit être responsable de l'accident? D'une façon générale, le vendeur, et ce, même si l'accident s'est passé alors que c'était l'acheteur qui conduisait, à moins de circonstances spéciales à la charge de ce dernier.

Il est en effet assez naturel que, au cours d'un apprentissage, ce soit le maître, celui qui sait et qui a mission d'éduquer l'autre, qui soit responsable. Celui-là seul connaît les dangers de l'automobilisme, les précautions à prendre ; l'autre, le novice, s'en rapporte aveuglément à lui, lui obéit en tout, prend la direction quand le vendeur lui dit de la prendre, la tient selon ses indications, en un mot n'est que le sujet passif de son vendeur devenu pour quelques instants son professeur; et il serait injuste que, toute l'autorité appartenant au vendeur, ce fût l'autre, l'acheteur, qui eût à répondre du dommage survenu; il appartient à ce vendeur, s'il ne veut encourir aucune responsabilité, de ne pas abandonner la direction à un élève qu'il juge encore inapte à conduire, ou du moins, ' puisqu'il faut bien que l'élève commence à un moment ou à un autre à conduire lui-même, de ne le laisser conduire que dans un endroit peu fréquenté, où tout danger d'accident est écarté. La responsabilité de l'acheteur ne serait engagée que si celui-ci avait imposé sa volonté au vendeur, et, malgré l'opposition de ce dernier, tenu à s'emparer de la direction avant d'être capable de la bien tenir.

130. Toutefois, comme on va le voir, la rare jurisprudence



qui existe en cette matière ne paraît pas conforme à l'avis que nous venons d'émettre.

Le docteur B..., médecin à Béziers, venait d'acheter une automobile à la maison X..., de Paris. Suivant l'usage, il apprenait à conduire avec un mécanicien de cette maison, lorsque la voiture qui suivait alors le cours de Vincennes renversa et blessa un cycliste. Ce dernier, victime de l'accident, poursuivit en correctionnelle sous l'inculpation de blessures par imprudence et le docteur qui conduisait la voiture au moment de l'accident, et le mécanicien qui l'accompagnait. Or, le tribunal condamna bel et bien les deux, en les déclarant également responsables. A la charge du docteur B..., il retint ce fait, comme une imprudence, que pour tenir la direction, celui-ci était resté assis sur le coussin de gauche, ce qui l'avait empêché de diriger adroitement et sûrement la voiture; à la charge du mécanicien, il retint également comme imprudence le fait d'avoir choisi, pour apprendre à son élève à conduire une automobile, un endroit aussi fréquenté que le cours de Vincennes, et ainsi chacun des deux, mécanicien et élève, s'entendit infliger une peine de 25 francs d'amende. (Trib. corr. de la Seine, 9<sup>e</sup> Ch., 7 février 1902.)

Il faut d'ailleurs considérer que pour rendre une telle décision, le tribunal s'est basé sur la faute véritablement grossière qu'avait commise le docteur B... en restant à gauche pour conduire, car tout le monde, même celui qui n'a jamais conduit une automobile, doit comprendre que pour bien diriger une voiture on doit avoir le volant bien en main ; et il est probable que n'eût été cette faute, bien que ce fût le docteur B..., acheteur et élève, qui eût conduit, c'est le mécanicien seul qui aurait été rendu responsable, conformément à ce que nous avons dit ci-dessus.

Cependant une autre décision, celle-là de la onzième chambre du tribunal correctionnel de la Seine, que nous reproduisons *in extenso* plus loin, a été rendue dans un sens analogue

à celle qui précède, en édictant la responsabilité des deux, mécanicien et élève.

## JURISPRUDENCE

**131.** Ayant vu exposée à la vitrine de la Société V... une automobile du modèle dit duc spider, et marquée 5000 francs, M. de T... avait fait essayer une voiture du même type par le directeur de la maison; et satisfait de l'essai, il avait effectué sa commande, en versant à 700 francs d'avance.

Mais cet essai n'avait été fait que sur un parcours restreint (*bois de Boulogne, côte de Suresnes et raidillon de la Tuilerie*), et seulement avec un transport de deux personnes, alors que la voiture comportait trois places. Et le jour où M. de T..., ayant pris livraison de son duc-spider, voulait conduire lui-même, il s'apercevait **que** la force en chevaux 'du moteur était inférieure à celle annoncée et que, dès que trois personnes prenaient place dans le véhicule, les pannes devenaient fréquentes.

Sur ses protestations, la Société finit par consentir à la résiliation de la vente, mais elle prétendit au moins conserver l'acompte qu'elle avait touché.; et comme M. de T... ne l'entendait pas ainsi, on plaida.

A l'appui de ses prétentions, la Société disait que, la vente étant résiliée sur la demande de M. de T... et après que celui-ci avait déjà fait usage de la voiture, les 1 700 francs par elle perçus devaient lui rester à titre de dommages-intérêts. De son côté, M. de T... disait : « Pas de vente, pas d'argent ; si nous résilions la vente, c'est parce que vous avez vous-même manqué aux conventions, parce que vous n'avez pas donné satisfaction à votre client. Rendez-moi mes 1700 francs et nous serons quittes. »

C'est à l'acheteur, M. de T..., que le tribunal donna raison.

Dans des attendus assez longs, le jugement expose les faits, puis il déclare qu'un constructeur d'automobiles *est tenu de faire subir aux voitures qu'il met en vente des essais suffisants;*

qu'on ne saurait admettre que le fait d'essayer sur un parcours relativement court, et avec deux personnes seulement, une voiture à trois places, soit suffisant; qu'en l'espèce, M. de T... était fondé à refuser une voiture dont il n'avait pu apprécier la valeur en pleine connaissance de cause avant de l'acheter; qu'il n'y a donc pas lieu de faire grief à M. de T... de la résiliation de la vente ; et que, dès lors qu'il n'aura pas son automobile, on ne peut exiger de lui aucun prix. En conséquence, le jugement ordonne la restitution par la Société des 1 700 francs versés par M. de T..., avec les intérêts de droit, et condamne la Société en tous les dépens. (Trib. civ. de la Seine, 6<sup>e</sup> Ch., 7 février 1902.)

132. Elle se rattache aussi à notre sujet, l'affaire portée devant le tribunal de commerce de la Seine et qui a donné lieu au jugement du 18 septembre 1901. Il s'agissait d'une voiture de tourisme qui avait été mise par son constructeur à la disposition du client, ainsi que le chauffeur, et il avait été stipulé que si, au bout d'un mois de marche, la voiture ne donnait pas satisfaction, le client serait libre de prendre telle décision qui lui conviendrait.

Cette convention reçut un commencement d'exécution ; la voiture fut envoyée chez le client avec un chauffeur qui avait ordre de se mettre à son entière disposition; pendant plusieurs jours, des sorties journalières eurent lieu au cours desquelles toutefois le client payait les dépenses d'essence; mais la voiture, au cours de cette marche d'essais, ayant eu des pannes nombreuses, le client invita le constructeur à faire rentrer sa voiture. Celui-ci ne l'entendit pas ainsi et l'affaire fut portée devant la justice.

Il est incontestable qu'il s'agissait là non pas d'essais de réception comme ceux dont nous avons parlé plus haut, mais d'une vente à condition, par laquelle la marchandise était envoyée à l'acheteur, en stipulant que si elle ne lui plaisait

pas, le vendeur devait la reprendre à première réquisition.

C'est là un contrat assez rare en matière d'automobiles, dont on trouve un nombre d'exemples journaliers dans le commerce et notamment dans les articles de mode.

Le tribunal de commerce a prononcé la résiliation en déclarant « que le client pouvait user de son droit légitime de résiliation et que le constructeur devait accepter la voiture dans l'état où elle se trouvait, après les essais d'une semaine effectués en exécution des conventions ». (Trib. de com. de la Seine, 48 septembre 1901.)

133. Voici enfin le texte du jugement que nous avons annoncé plus haut, statuant à la suite d'un accident survenu au cours d'un apprentissage.

M. M..., propriétaire, habitant la province, avait envoyé son domestique A... apprendre à conduire les automobiles chez.' des constructeurs bien connus de Paris qui lui avaient vendu une voiture. Ces constructeurs, MM. C... et Cie, avaient chargé leur mécanicien Van der S... de procéder à l'apprentissage d'A... : et au cours d'une leçon, alors que c'était ce dernier qui conduisait, l'automobile heurtait et blessait une demoiselle D...

Celle-ci poursuivait à la fois les deux hommes qui se trouvaient dans la voiture, c'est-à-dire A... et Van der S..., et elle poursuivait en même temps comme civilement responsables les patrons de ceux-ci, à savoir d'une part M. M..., d'autre part les constructeurs.

Le tribunal crut devoir, dans les termes qui suivent, condamner tout le monde :

« Le Tribunal,

« Attendu qu'à la date du 10 mai 1900, la demoiselle D..., en traversant la chaussée du boulevard Maillot, a été heurtée au moment où elle allait atteindre le trottoir par une voiture automobile qui, après l'avoir renversée violemment, lui est l

passée sur le corps en lui fracturant plusieurs côtes et en lui occasionnant des lésions internes auxquelles la victime a succombé peu d'instant après l'accident ;

« Attendu que la responsabilité dudit accident incombe aux deux personnes qui se trouvaient sur l'automobile : l'une, A..., pour y prendre une leçon ; l'autre, Van der S..., pour la donner; qu'en effet, ils ont d'abord eu le tort commun de se livrer aux exercices que comportait cette leçon sur une voie fréquentée et à un endroit comme l'extrémité du boulevard Maillot, c'est-à-dire à l'entrée du bois de Boulogne où la circulation est toujours des plus actives, où elle l'était ce jour-là, et où tout conducteur de véhicule doit redoubler de vigilance pour éviter les accidents ;

« Attendu qu'au moment où la demoiselle D... a été renversée, A..., qui était à la direction de la machine et tenait sa droite, allait faire un virage pour revenir sur ses pas ; qu'an moment où il a aperçu la victime, il a commis la maladresse, soit par défaut d'expérience ou de présence d'esprit, de ne point recourir à son frein d'arrêt, qui, mis en action immé-diate, lui aurait d'autant mieux permis de s'arrêter à temps que son allure paraît être restée normale et même très modérée ;

« Attendu que Van der S..., de son côté, devait, au cours de la leçon qu'il donnait à A..., surtout aux carrefours ou endroits périlleux, se tenir constamment à la portée du frein ou de la direction, pour pouvoir agir instantanément sur l'un ou sur l'autre ou sur les deux en cas de danger; qu'il devait d'autant mieux se mettre dans ce cas qu'il avait dû se rendre compte du peu d'expérience de son élève, auquel il n'aurait dû à aucun moment abandonner l'entière initiative | des mouvements que comportait la direction de l'automobile ; qu'il a évidemment manqué de la prudence que l'exercice de sa profession devait lui suggérer ;

« En ce qui concerne la responsabilité civile de C... et Cie du fait de Van der S... :

. « Attendu qu'elle ne saurait faire doute et du reste n'est pas contestée ;

« En ce qui concerne celle de M... du fait d'A... :

« Attendu que le sieur A... est le domestique du susdit, qui, acquéreur d'une automobile auprès de C... et C<sup>ie</sup>, avait envoyé le prévenu à Paris pour y recevoir dans cette maison l'enseignement nécessaire pour la direction, la conduite et les soins à donner à une automobile; que, dans ces conditions, A..., au moment de l'accident, n'avait pas cessé d'être au service de son patron, utilisant son temps à acquérir, pour le profit de ce dernier et sur les ordres de celui-ci, des connaissances spéciales en automobilisme ;

« Attendu que M... soutient en vain qu'ayant acquis son automobile à la maison C..., à la condition que celle-ci en enseignerait l'usage à A..., ladite maison aurait par le fait assumé la charge non seulement de cet enseignement, mais encore de ses conséquences ; que ce raisonnement n'est exact qu'en tant qu'il envisage les conséquences du fait de Van der S..., l'employé de la maison, mais ne saurait s'étendre à celles) qui sont le résultat des fautes imputables à A..., l'employé de M..., à moins que ce dernier ne rapporte la preuve d'un contrat ou d'un accord précis établissant qu'il a entendu s'exonérer de tout recours et que la maison venderesse a formellement souscrit à ce transport de responsabilité ; qu'il n'a rapporté ni tenté de rapporter cette preuve et qu'en conséquence ce sont les principes généraux du droit qui doivent recevoir leur application normale dans l'espèce ;

« Par ces motifs,

« Condamne A... et Van der S... chacun à huit jours de prison avec sursis et 100 francs d'amende ;

« Déclare la Société C., et Cie, ainsi que M'..., responsables du chef des deux condamnés qui étaient leurs domestiques ou employés au moment de l'accident. » (Trib. corr. de la Seine, 11<sup>o</sup> Ch., 28 juin 1900 ; *Petites Annales du cycle et de l'automobile*, n<sup>o</sup> 328.)

Ainsi que nous l'avons déjà fait observer, ce jugement n'est pas conforme à l'opinion que ' nous avons émise plus haut sur les principes de la responsabilité en cas d'accidents

survenant au cours des leçons d'apprentissage ; et nous n'hésitons pas à le critiquer.

Dans l'espèce que nous venons de rappeler, le domestique A..., bien qu'auteur personnel de l'accident, n'aurait pas dû, à notre avis, être condamné, car, ainsi que le tribunal le reconnaît lui-même, il n'a commis cet accident qu'en raison de son inexpérience. Or, le vrai coupable n'avait-il pas été le mécanicien chargé de le guider, de l'éduquer, qui lui avait trop tôt et surtout dans un endroit trop fréquenté abandonné la direction ? Ignorant des dangers de l'automobilisme et de la circulation parisienne à laquelle il n'était peut-être pas habitué, le domestique A... ne pouvait prévoir ces dangers ; il ne faisait que suivre les indications de son professeur qui, en lui donnant ses ordres, ses indications, en lui laissant plus ou moins d'initiative, agissait sous sa propre responsabilité.

Mais combien n'est-il pas encore plus injuste de voir le patron d'A..., lequel habitait la province, rendu civilement responsable d'un accident survenu à Paris dans de telles conditions ! S'il s'était chargé d'apprendre lui-même à son domestique l'art de conduire les automobiles, ou s'il avait laissé ce domestique s'exercer seul, on eût compris qu'il pût être retenu comme personnellement et civilement responsable. Mais il avait pris soin d'envoyer ee domestique à Paris, chez des constructeurs très sérieux offrant toute garantie et dont c'était le métier de donner des leçons d'automobilisme. Est-ce qu'en agissant ainsi, il n'avait pas pris la meilleure précaution voulue pour mettre à l'abri sa responsabilité ? Est-ce qu'il n'y avait pas là un engagement tacite de la part des constructeurs d'assumer eux-mêmes toute la responsabilité en cas d'accident survenant au cours des leçons, c'est-à-dire en somme sous leur surveillance ? et quel besoin y avait-il donc, pour que ce transport de responsabilité existât, du contrat civil et formel que le tribunal a dit être nécessaire ?

En dépit de cette jurisprudence, nous maintenons cette opinion que les leçons d'apprentissage doivent avoir lieu sous la responsabilité entière du maître chargé d'enseigner, que ce maître soit un constructeur, un intermédiaire, un professeur spécial ou un directeur de garage.



**CINQUIÈME PARTIE**

**RÉPARATIONS**

## CINQUIÈME PARTIE

### RÉPARATIONS

134. Les réparations ont été une des plaies des débuts de l'automobile et leur fréquence était alors due principalement à l'incompétence des trois personnes qui concouraient à la marche de la voiture: le constructeur, dont l'éducation n'était pas suffisamment faite et qui fournissait souvent des pièces dont la nature et la fabrication n'étaient pas suffisamment éprouvées ; le conducteur, trop souvent inexpérimenté, exécutant sans s'en rendre compte une série de petites fausses manœuvres, qui avaient pour résultat de fatiguer la machine d'une façon anormale et de provoquer des réparations plus fréquentes ou plus importantes qu'elles n'auraient dû l'être ; enfin le réparateur occasionnel qui n'hésitait pas à se déclarer compétent, même lorsqu'il n'avait jamais vu la machine, et qui grossissait démesurément la note de réparations, par suite de sa propre inexpérience qui l'obligeait à dépenser un temps trois ou quatre fois plus considérable que s'il avait eu la compétence normale des collaborateurs directs du constructeur.

Quoique plus rares aujourd'hui, les réparations sont encore un mal inévitable dont il faut savoir prendre son parti le plus sagement possible.

Le client doit éviter avant tout d'attendre trop longtemps pour faire exécuter une réparation et c'est évidemment une difficulté que de saisir le moment opportun où une répara-

tion est utile et urgente; il faut aussi éviter de faire faire la réparation trop tôt, car on obtient ainsi un mauvais rendement de la pièce en service, puisqu'on ne lui fait pas fournir la somme de travail en vue de laquelle elle a été calculée et construite.

135. Le propriétaire d'automobile sérieux ne devra pas laisser au réparateur toute liberté de faire, défaire, refaire ou ne pas faire; il devra, au contraire, lui donner une commande précise, déterminée, et lui indiquer quelles sont les réparations qui doivent être effectuées à sa voiture ; et dans ces conditions le réparateur sera tenu à n'en pas faire d'autres que celles qui lui auront été commandées.

La simple formalité d'une commande régulière suffit généralement pour retenir l'élan intéressé du réparateur, qui, sans elle, serait tenté de fournir le plus de travail possible, s'exposant ainsi à faire au véhicule des retouches souvent inutiles et parfois nuisibles.

Au cas où le client aurait négligé de bien déterminer d'avance les réparations à faire, et où le réparateur aurait suivi sa propre initiative, le premier serait tenu de payer au second tous les travaux utiles et faits dans des conditions sérieuses ; il n'avait, s'il entendait encourir moins de dépenses, qu'à limiter au préalable le champ d'action du réparateur. C'est ce qui ressort d'un jugement du tribunal civil de Bordeaux qu'on trouvera plus loin.

136. Parfois la réparation demandée par le client nécessitera le démontage et le remontage de la voiture ; en ce cas, il serait prudent et même correct, de la part du réparateur, de prévenir ce client que le travail demandé par lui doit entraîner de ce chef des frais considérables, afin de lui éviter une désagréable surprise au moment du paiement ; toutefois, s'il est démontré que la réparation demandée par le client ren-

dait le démontage absolument indispensable, celui-ci devra en supporter tous les frais.

Même obligation pour le client si, ne sachant à quoi attribuer les pannes de sa voiture, il prie le réparateur « de la visiter » ou « d'y faire le nécessaire » ; cette formule large autorise le réparateur à faire de complètes investigations; et le client ne pourrait refuser de payer tout le temps et tous les efforts dépensés par celui-ci que s'il pouvait prouver que le réparateur a exécuté des travaux ou fait des recherches complètement inutiles et qu'un homme de l'art eût certainement évités.

137. Souvent le possesseur d'une automobile, au lieu de remettre sa voiture a un réparateur quelconque, la renvoie chez le constructeur à qui il l'a achetée.

Cela est la source de fréquents et graves malentendus. Tandis que l'acheteur, croyant avoir reçu une voiture défectueuse, s' imagine que son vendeur va la lui remettre en état gratuitement, le vendeur, lui, voit là une nouvelle source de bénéfices, et après s'être empressé d'effectuer les réparations nécessaires, présente à l'autre un mémoire d'un chiffre plus ou moins élevé.

D'où des discussions, et parfois même des procès, l'acheteur prétendant ne rien devoir et se demandant même s'il n'est pas en droit d'exiger de son vendeur des dommages-intérêts, le constructeur estimant que les avaries de la voiture doivent être attribuées à la maladresse du chauffeur qui doit seul en supporter les conséquences.

Afin d'éviter de tels malentendus, le constructeur a qui une voiture aura été envoyée dans ces conditions ne devra entreprendre les réparations que lorsqu'il en aura reçu l'ordre formel du client, avec engagement exprès ou tacite de celui-ci d'assumer la charge de ces réparations. En exécutant les réparations sans en avoir reçu l'ordre, il s'exposerait à se voir

débouter de sa demande en payement, ainsi qu'il advint dans une espèce soumise au tribunal de commerce de la Seine, le 21 septembre 1903, et que l'on trouvera, elle aussi, ci-dessous.

**138.** Le réparateur à qui une voiture a été confiée doit veiller sur elle, et, au cas où elle serait perdue ou détériorée *par sa faute* ou par la faute d'un de ses préposés, il en serait responsable aux termes de l'article 1789 du Code civil ainsi conçu :

*Dans le cas où l'ouvrier fournit seulement son travail ou son industrie, si la chose vient à périr, l'ouvrier n'est tenu que de sa faute.*

Il doit aussi éviter de s'en servir, autrement que dans l'intérêt du client, comme par exemple pour l'essayer ou la reconduire au domicile de son propriétaire. En s'en servant pour son usage personnel, il s'exposerait à une condamnation à des dommages-intérêts.

Il doit respecter les conventions intervenues entre son client et lui, par conséquent il est tenu de mettre les pièces neuves telles qu'elles lui ont été commandées, du même modèle et de la même marque ; il doit, comme le constructeur, garantir à son client contre tous vices de matière et de construction, peut être condamné au remplacement gratuit des pièces présentant des vices et serait responsable des accidents que de telles pièces pourraient occasionner.

Il doit aussi livrer sans retard la voiture confiée à ses soins, à l'époque fixée s'il en a été fixé une, et dans un délai normal qui, en cas de contestation, pourra être fixé par expert, si aucune date de livraison n'a été prévue. En ne remettant pas la voiture à la date promise, ou en la conservant pendant un temps excessif chez lui, malgré la mise en demeure du propriétaire, le réparateur se rendrait passible de dommages-intérêts.

139. Même lorsqu'elles auront été d'accord sur la nature des réparations à effectuer, les parties pourront encore se trouver en conflit sur le montant de la facture.

Si elles ne peuvent arriver à s'entendre sur ce point, elles pourront choisir un expert qui, à l'aide de son expérience et de ses connaissances techniques, vérifiera le mémoire et s'efforcera de les concilier.

Au cas où aucune entente ne serait possible, le client devrait faire vérifier lui-même le mémoire et faire sans retard au réparateur des offres réelles de la somme qu'il croirait devoir ; il se mettrait ainsi en mesure de répondre victorieusement aux poursuites que ce réparateur pourrait lui intenter.

140. Nous avons dit dans nos préliminaires que le juge de paix n'est compétent d'une façon générale que pour juger des litiges ayant pour objet une somme inférieure à 200 francs. Or, en matière de réparation, il y a une exception à ce principe. Cette exception vise les réparations faites au cours du voyage, ou de tourisme pour employer une expression moderne.

Ainsi, un chauffeur dont la voiture avait une panne ou des avaries par suite d'un accident, a-t-il fait réparer cette voiture par un mécanicien du pays, ville ou village, où il se trouvait de passage, et une difficulté s'élève-t-elle sur le règlement de la facture ?

En ce cas, même si la facture s'élève à plus de 200 francs, pourvu seulement qu'elle ne dépasse pas 1 500 francs, l'affaire sera portée devant le juge de paix. Cela résulte de l'article 2 de la loi du 25 mai 1838 ainsi conçu :

*Les juges de paix prononcent, sans appel, jusqu'à la valeur de 100 francs, et à charge d'appel, jusqu'au taux de la compétence en dernier ressort des tribunaux de première instance (1500 francs)... entre les voyageurs et les carrossiers ou autres ouvriers, pour fournitures, salaires et réparations faites aux voitures de voyage.*

La jurisprudence assimile les automobiles qui sont l'objet de réparations dans la traversée des villes ou villages à ces « voitures de voyage ». De plus, pour qu'il ne reste aucun doute à cet égard, le Parlement, dans la nouvelle loi qu'il prépare en ce moment sur la réforme des justices de paix, doit, tout en maintenant cet article, y intercaler les mots « et autres véhicules<sup>1</sup> », ce qui aura pour effet d'assujettir aux prescriptions de l'article 2 de la loi de 1850 les bicyclettes, motocycles, automobiles, aussi bien que toutes autres voitures.

#### JURISPRUDENCE

141. Nous avons dit qu'en donnant sa voiture à réparer sans spécifier ce qu'il entend y faire faire, un chauffeur s'expose à se voir réclamer par le réparateur une note considérable que, si les réparations ont été utilement faites, il sera tenu de payer.

En ce sens :

Entre C..., propriétaire d'une motocyclette, et de P..., réparateur :

« Le Tribunal,

« Attendu que C... a formé contre de P... une action qui tend à : 1° remise d'une motocyclette sur l'offre de 24 fr. 50 pour réparations ; 2° paiement de 100 francs de dommages-intérêts ;

« Attendu que, quant au premier chef, le différend naît de ce que le défendeur prétend avoir fait pour 63 fr. 25 de réparations à la motocyclette du demandeur et entend exercer la rétention jusqu'à ce que cette somme lui aura été versée ;

« Attendu que, en fait, C... reconnaît bien avoir confié sa machine à de P... a fin de réparations; que son offre est la conséquence de cette reconnaissance ; qu'il dit seulement: Je n'ai commandé que pour 24 fr. 50 de fournitures ou

1. Le nouveau texte serait : « Les juges de paix prononcent... entre les voyageurs et les carrossiers ou autres ouvriers, pour fournitures, salaires et réparations faites aux voitures ou autres véhicules de voyage. »

de travail et je veux ne pas payer davantage ; qu'ainsi, suivant lui, il ne lui incomberait non seulement aucune preuve à l'appui de son obligation, mais même aucune contestation au sujet soit de la réalité, soit de l'utilité, soit de la valeur des réparations alléguées par son adversaire ; mais qu'on ne saurait considérer pareille attitude de sa part comme répondant à toute l'obligation de son rôle de demandeur; qu'en définitive, une présomption s'élève contre lui ; *que, en effet, quand on confie à un ouvrier un objet pour le réparer, on contracte manifestement un engagement qui s'étend à toute la valeur de la réparation utilement faite* et qu'on ne peut se restreindre à une mesure moindre sans une preuve spéciale de la cause de cette restriction et que, par suite, il y a lieu, en l'état où C... laisse le débat, de rejeter le premier chef de sa demande ;

« Et attendu que le second chef suit nécessairement le sort du précédent, car, d'une part, le droit de rétention ne peut être refusé à de P... jusqu'à extinction de sa créance, et, d'autre part, l'insuffisance de l'offre de G... fait maintenir ce droit ;

« Attendu que, reconventionnellement, de P... réclame la somme de 63 fr. 25 ;

• « Et attendu que cela apparaît justifié au résultat de ce qui est ci-dessus indiqué;

« Par ces motifs,

« Rejette la demande de C... ;

« Le condamne à payer à de P... la somme de 63 fr. 25, avec l'intérêt à 4 p. 100 à partir d'aujourd'hui ;

« Le condamne en outre aux dépens. » (Trib. civ. de Bordeaux, 1<sup>re</sup> Ch., 4 juillet 1904.)

La *Gazette du Palais* du 20 octobre 1904 qui reproduisait cette décision ajoutait :

« La réparation utilement faite doit être présumée avoir été commandée par le propriétaire de l'objet, et cela à raison même de son utilité. Cette présomption, résultant de la logique des faits, ne peut céder que devant la preuve d'une res-



triction apportée par le propriétaire lors de sa commande de réparations. »

**142.** En ce sens encore :

M. X... ayant acheté une voiture automobile d'occasion moyennant le prix modique de 550 francs, s'était adressé à un réparateur pour la faire mettre en état.

Celui-ci faisait d'abord un devis, comprenant changement de guidon, de carburateur etc., qu'il évaluait d'avance à 230 francs ; mais s'étant aperçu après avoir opéré ces changements que la voiture ne montait pas les côtes il prolongeait ses travaux en transformant le moteur à ailettes en moteur à circulation d'eau, et présentait alors à son client une note qui s'élevait à 1 100 francs.

Ce dernier refusant de payer, l'affaire fut soumise au tribunal qui chargea un expert d'examiner la voiture et de dire si les réparations avaient bien été faites ainsi que le prétendait le réparateur et si elles étaient vraiment utiles; et cet expert ayant émis une réponse affirmative, le tribunal condamna M. X... à payer la note présentée, sauf toutefois une réduction de 240 francs, parce que M. X..., a été encore obligé de faire face à cette nouvelle dépense après livraison de la voiture en raison de certaines imperfections. (Trib. civ. de la Seine, 7<sup>o</sup> Ch., 18 mars 1905.)

Cette dernière décision nous paraît cependant mériter quelque critique, car dès lors que le réparateur avait de prime abord fixé à 230 francs le montant des réparations à faire, il n'aurait pas dû entreprendre d'en faire de nouvelles, même utiles, sans en avoir reçu l'ordre du client ou sans lui avoir au moins soumis un devis.

M. X..., l'acheteur de la voiture d'occasion, avait en effet soutenu à l'audience que s'il avait su que cette voiture dût entraîner pour lui de telles dépenses il n'en aurait pas commandé la réfection, et il nous semble que ces réclamations eussent mérité d'être prises par les juges en considération.

143. L'affaire qui suit mettait en jeu la question des frais de démontage :

M. R... constatant que sa voiture avait besoin de réparations l'envoyait chez les constructeurs en leur demandant simplement de lui dresser un devis des réparations à effectuer.

Les constructeurs, pour répondre à son désir, entreprenaient le démontage de l'automobile, en examinaient toutes les pièces et envoyaient à leur client un devis se montant à 300 francs environ et qui comprenait notamment le démontage et le montage complet du châssis.

Le client trouvant la somme trop élevée demandait alors simplement une petite réparation à la direction, mais les constructeurs lui faisaient immédiatement observer que sa voiture ayant dû être complètement démontée pour l'établissement du devis, il était indispensable pour que sa voiture lui fût rendue qu'il acquittât les frais du démontage, et ils ajoutèrent que s'il le désirait ils effectueraient le remontage de la voiture, mais que ces frais plus considérables que ceux du démontage seraient également à sa charge.

L'affaire est venue devant le tribunal de commerce de la Seine, qui a rendu un jugement intéressant ; il a déclaré le constructeur réparateur bien fondé en l'espèce à exiger le paiement du démontage et du remontage de la machine et il a débouté le client de ses prétentions en raison de ce que celui-ci n'avait rien stipulé de particulier au moment où il demandait la confection de ce devis de réparations et que, par suite, il ne pouvait s'en prendre qu'à lui-même si des frais indispensables pour l'établissement de ce devis avaient été faits par le constructeur, en l'absence de toute stipulation contraire dans la commande. (Trib. de com. de la Seine, 23 février 1901.)

144. Quand la question se pose de savoir si un constructeur

est tenu de réparer gratuitement une voiture sortie de chez lui et dont le client se plaint, il appartient aux juges d'apprécier qui doit supporter les frais de ces réparations, l'acheteur ou le constructeur ; et ils l'apprécient soit par leurs propres moyens, soit en ordonnant une expertise.

Voici un cas dans lequel c'est le constructeur qui a eu gain de cause :

Il s'agissait, en l'espèce, d'une petite voiture de 5 chevaux destinée au service médical de son propriétaire, qui se plaignait que la voiture n'était pas en bon état de fonctionnement et par suite conforme à la garantie donnée par le constructeur.

Un certain nombre de réparations ayant été exécutées et l'acheteur en refusant le paiement, il fut d'abord reconnu que la plupart de ces réparations avaient pour cause principale l'obstination du docteur à ne pas vouloir employer de pneumatiques; mais ces constatations faites, une autre question, délicate, se posait encore, celle de savoir si la responsabilité du constructeur n'était pas engagée du fait qu'il n'avait pas imposé, à son client, d'une façon absolue et régulière, l'emploi des bandages pneumatiques, mais s'était contenté de lui donner un avertissement bénévole sans faire aucune réserve.

Le tribunal de commerce de la Seine a jugé de la façon suivante :

« Attendu que le mauvais fonctionnement de la voiture ne résulte pas d'un vice de matière, ni d'un vice de construction, qu'il est imputable aux perturbations causées au mécanisme par les accidents survenus, aux conditions dans lesquelles ont été faites les réparations nécessitées par les accidents sus-énoncés, et, enfin, au mauvais entretien de la voiture par l'acheteur ;

« Par ces motifs,

« Condamne l'acheteur à payer au constructeur le montant

des réparations. » (Trib. de com. de la Seine, 5 décembre 1900<sup>1</sup>.)

145. Mais le constructeur doit s'abstenir de réparer la voiture que lui retourne le client mécontent avant d'en avoir reçu l'ordre ; sinon, il s'exposerait à voir repousser sa demande de paiement, ainsi qu'il advint dans les circonstances suivantes :

M. L... ayant à se plaindre d'une voiture que lui avait vendue la Société X..., en détachait le moteur qu'il envoyait à cette Société dans le but de le faire réparer et remettre en état; mais, ajoutait-il, « l'accident étant dû à un défaut de construction ou vice caché, je demande que cette réparation soit exécutée gratuitement » .

Sans consentir à la gratuité, la Société effectuait les réparations et demandait ensuite paiement des travaux; mais M. L... protestait, refusait de payer et réclamait la restitution de son moteur dans l'état où il se trouvait, réparé ou non, sans qu'il eût à déboursier aucuns frais.

Le tribunal de commerce de la Seine appelé à trancher le différend, a ordonné, par le jugement qui suit, la restitution du moteur sans paiement des frais de réparation :

« Le Tribunal,

« Vu la connexité, joint les causes, et statuant sur le tout par un seul et même jugement ;

« Sur la demande principale et sur la demande reconventionnelle ;

« Sur la restitution et le prix de la réparation :

« Attendu qu'il est établi aux débats qu'en avril 1902, la Société X... a vendu à L... une voiture automobile de la marque Peugeot ;

1. On trouvera à notre chapitre des résiliations de ventes pour cause de vices de construction, et à celui de la responsabilité des vendeurs, d'autres décisions également intéressantes en matière de réparations.

« Qu'en septembre 1902, un accident s'étant produit au moteur de ladite voiture, L... l'a envoyée à la Société X... pour la faire réparer;

« Attendu que L... prétend que cette réparation aurait dû : être faite gratuitement, à raison de ce que l'accident aurait été dû à un vice de construction dont il n'aurait pu se rendre compte lors de la livraison de la voiture ;

« Mais attendu qu'il n'apporte pas la preuve que l'accident soit imputable à un vice caché de nature à engager la responsabilité de la Société qui a vendu l'automobile ;

« Attendu, toutefois, que la Société X..., qui réclame le prix de la réparation, ne justifie nullement que L... ait consenti à lui payer une somme quelconque dans ce but;

« Attendu qu'en présence du désaccord qui existait à ce sujet entre lui et elle, la Société X... devait s'abstenir de faire la réparation ;

« Qu'elle ne pouvait engager L... dans des dépenses de cette nature sans son autorisation ;

« Que si elle a passé outre, elle doit supporter les conséquences de son attitude ;

« Qu'elle ne peut donc valablement exiger le prix de travaux qu'elle a fait faire dans ces conditions et au sujet desquels elle ne verse aux débats, d'ailleurs, aucun détail;

« Que Seul le prix du transport de Troyes à Paris qu'elle a payé à l'arrivée du moteur doit lui être remboursé ;

« Que celui-ci s'élève à la somme justifiée de 10 fr. 90;

« Que la demande en paiement formée par la Société contre L... doit donc être accueillie seulement à concurrence de ladite somme ;

« Qu'il n'y a lieu de faire droit au surplus de ses conclusions, puisqu'elle a déclaré avoir été prête à restituer le moteur seulement contre paiement d'une somme qui ne lui était point due ;

« Et, attendu que le moteur est sans cause en la possession de la Société, qu'elle doit donc être tenue de le restituer à L..., soit dans l'état où il est, soit dans l'état où il était le jour de l'accident, comme L... lui-même le lui demande;

« Que cette restitution doit, dès lors, être ordonnée, et ce, sous une astreinte à fixer et dans un délai à impartir, sans qu'il convienne cependant de dire que cette restitution doive avoir lieu au moyen d'une expédition en gare de Troyes, L... devant reprendre le moteur dans les magasins de la Société où il l'a lui-même envoyé ;

« Que la demande principale de ce chef doit être, en conséquence, accueillie dans ces termes;

« Sur 1 500 francs de dommages-intérêts :

« Attendu que s'il peut être vrai que la privation du moteur ait causé à L... un préjudice, il ya lieu d'observer que c'est à lui seul que ce préjudice est imputable;

« Attendu, en effet, que L... ne faisant pas la preuve qu'il ait été en droit d'exiger la réparation gratuite du moteur, il ne saurait faire grief à la Société de n'avoir pas fait droit à ses réclamations et notamment à la sommation du i février 1903 qui tendait à la restitution du moteur réparé, sans frais pour lui ;

« Que la demande du chef des dommages-intérêts ne peut, en conséquence, être accueillie;

« Sur la demande en garantie :

« Attendu qu'il vient d'être expliqué que la preuve d'aucun vice caché n'avait été faite ;

« Que la responsabilité de la Société X... n'est donc pas établie ; que la demande en garantie doit, en conséquence, être écartée comme mal fondée ;

« Par ces motifs,

« Dit que dans les trois jours de la signification du présent jugement, la Société anonyme X... sera tenue de remettre à] L..., dans ses magasins, à Paris, le moteur dont s'agit, réparé ou dans l'état où il était le jour de l'accident, et ce, sous une astreinte de 50 francs par jour de retard pendant quinze jours, passé lequel délai il sera fait droit ;

« Condamne L... à payer à la Société X... la somme de 10 fr. 90 avec intérêts de droit;

« Déclare respectivement L... mal fondé en le surplus de sa demande, et la Société X... mal fondée en le surplus de sa

demande reconventionnelle, et mal fondée en sa demande en garantie, les en déboute;

« Condamne L... aux dépens de la demande reconventionnelle;

« Et condamne la Société X... aux dépens de la demande principale. » (Trib. de com. de la Seine, 24 septembre 1903.)

146. Le réparateur répond, avons-nous dit, des voitures qui lui ont été confiées, si celles-ci sont perdues ou détériorées par sa faute.

M. C. avait donné sa motocyclette & réparer à M. R... En essayant cette motocyclette, après réparation, pour voir comment elle fonctionnait, celui-ci entra en collision avec une automobile et la motocyclette était gravement détériorée.

Après avoir constaté que l'accident était dû à l'imprudence du réparateur R..., le tribunal a proclamé, en ces termes, la responsabilité de ce dernier :

« Attendu que G... avait confié sa motocyclette à R... pour y faire des réparations ; que d'après l'article 1789 du Code civil l'ouvrier qui fournit son travail ou son industrie est tenu de sa faute si la chose vient à périr ou à se détériorer ;

« Qu'il s'ensuit que R... ayant commis l'imprudence d'essayer cette machine, défectueuse au point de vue de la vitesse, des freins et des mouvements du guidon, sur une voie fréquentée et de vouloir passer à un croisement de rues devant l'automobile, a commis une faute et doit réparer le préjudice causé... »

Et le réparateur R... s'est ainsi entendu condamner à payer à son client une indemnité de 400 francs, dont 300 francs pour les détériorations de la machine et 100 francs pour la privation de jouissance. (Trib. civ. de Lille, 30 juin 1904.)

La décision des juges eût été la même si l'accident avait été causé non par le réparateur R... lui-même, mais par un

de ses ouvriers ou préposés chargé par lui de monter la motocyclette. R... eût été alors retenu comme civilement responsable en vertu de l'article 1384 du Code civil.

'147. Le réparateur qui, bien qu'ayant été payé pour des réparations déterminées, ne les exécute pas complètement ou les exécute inexactement, par exemple en fournissant des pièces de sa fabrication ou de qualité inférieure, au lieu de celles qu'il a promises, peut se voir condamner et à la restitution du prix par lui perçu, et à des dommages-intérêts.

En ce sens :

Dans le courant de 1898, M. P... confiait à M. C... sa bicyclette à réparer; G... s'engageait à faire les réparations suivant un devis convenu entre les parties et moyennant le prix de 140 fr. 50 que M. P... payait d'avance.

Au moment de la réception de sa machine, M. P... s'apercevant que les réparations convenues n'étaient pas effectuées adressait des réclamations au réparateur, et comme celui-ci, tout en reconnaissant ses torts, ne voulait faire à la machine que des retouches insuffisantes, il l'assignait en justice de paix, lui réclamant 82 francs de remboursement pour les réparations non effectuées et 100 francs à titre de dommages-intérêts.

Un expert nommé par justice examinait la bicyclette ainsi que le devis convenu, recherchait si les réparations avaient été faites conformément au devis, et après le dépôt de son rapport, le tribunal statuait ainsi :

« Le Tribunal,

« Attendu qu'il résulte, tant des lettres écrites par C... lui-même à son client que du rapport de l'expert, que C... a violé la convention intervenue entre lui et P... et surpris la bonne foi de ce dernier en lui faisant payer d'avance des réparations qui, en réalité, n'ont pas été faites.

« Que non seulement C... n'a point changé les moyeux et la



## CINQUIÈME PARTIE

fourche comme cela avait été convenu dans le devis, mais qu'au lieu de fournir un cadre neuf de la marque Eadie, il s'est borné à fournir un cadre de sa propre fabrication avec des pièces dont quelques-unes n'étaient pas neuves et provenaient de l'ancien cadre ;

« Qu'enfin d'autres réparations indiquées dans le rapport de l'expert et dans le détail desquelles il est inutile d'entrer avaient été omises :

« Qu'en définitive, le rapport de l'expert commis constate que les réparations réellement effectuées s'élèvent à 75 francs au lieu de 140 fr. 50 payés par P..., que celui-ci est donc en droit de réclamer la restitution de la différence entre 140 fr.50 et 75 francs, c'est-à-dire la somme de 65 fr. 50 payée par lui en trop ;

« Sur les dommages-intérêts réclamés par P... :

« Attendu, en ce qui touche la somme de 100 francs, réclamée par P... à titre de dommages-intérêts, qu'il est de règle, aux termes de l'article 1146 du Code civil, que les dommages-intérêts ne commencent à courir qu'à partir de la mise en demeure du débiteur ; qu'en conséquence P... n'a droit à une indemnité pour privation de sa machine qu'à partir du jour de la demande en justice, c'est-à-dire à partir du 5 juillet dernier ; qu'il y a lieu en outre de lui allouer les frais déboursés par lui pour le transport de sa bicyclette en Touraine et retour;

« Que, dans ces conditions, il convient de fixer à 75 francs le montant de l'indemnité due à P... à titre de dommages-intérêts ;

« Par ces motifs,

« Le Tribunal condamne G... à payer à P... une somme de 140 fr. 50, comprenant celle de 65 fr. 50 à titre de remboursement et celle de 75 francs à titre de dommages-intérêts, et le condamne à tous les dépens. » (Justice de paix du dix-huitième arrondissement de Paris, 8 novembre 1899 ; *le Vélo* du 23 février 1900.)

**148.** Voici encore diverses décisions qui sont de nature à intéresser les réparateurs:

1° M. B..., mécanicien réparateur de bicyclettes, avait un jeune apprenti nommé M... Un jour qu'il était absent, un de ses clients, M. D..., vint à son atelier et pria l'apprenti, qui était là, de lui nettoyer sa machine; M... obéit; mais, tandis qu'il procédait à cette opération, il eut un doigt écrasé entre la chaîne et le pignon denté.

Le jeune M..., alors, de poursuivre son patron en dommages-intérêts en raison de cet accident ; mais le tribunal le déboutade sa demande et mit le patron, M. B..., hors de cause, en motivant ainsi son jugement :

« Attendu que le jeune M... a lui-même reconnu que c'était en l'absence de son patron et sur la demande du client qu'il avait procédé au graissage de la chaîne;

« Attendu qu'aucune faute ne peut être reprochée à B..., qui n'avait pas chargé son apprenti d'exécuter une opération pour laquelle il n'avait aucune compétence ;

« Attendu que ce jeune homme, dont les fonctions se réduisaient, pendant la période d'essai, à faire les courses et à entretenir le magasin, n'avait jamais été employé par B... à un travail quelconque dans l'atelier de réparation ; qu'il n'avait aucune connaissance de la mécanique; qu'il aurait dû s'abstenir de déférer au désir que lui manifestait le client; qu'il a, en procédant sans ordre de son patron au graissage d'une machine, commis une imprudence dont celui-ci ne peut être tenu de supporter les conséquences... » (Trib. civ.de la Seine, 16 décembre 1896 <sup>1</sup>.)

**149.** 2° M. X..., propriétaire d'une voiture automobile

1. Depuis cette époque, est intervenue, il est vrai, la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail, qui oblige le patron à indemniser l'ouvrier blessé, même sans qu'il ait commis une faute; mais il a été jugé que les simples mécaniciens réparateurs de bicyclettes ne sont pas assujettis à cette loi. Voir sur ce sujet l'« annexe » du présent ouvrage.

achetée par l'intermédiaire d'un garage, avait envoyé sa] voiture à l'usine du constructeur pour y faire effectuer une réparation. Lorsque, la réparation faite, il voulut rentrer en possession de sa voiture, il se heurta à un refus absolu de la part du constructeur qui, prétendant ne connaître que le propriétaire du garage à qui il avait vendu l'automobile, sur le prix de laquelle 2 000 francs lui étaient encore dus, exigeait le paiement de cette somme pour laisser sortir la voiture de l'usine.

Le tribunal n'a pas admis l'exercice du droit de rétention dans de semblables conditions, et a ordonné la remise de la voiture à son propriétaire, avec astreinte par jour de retard et dommages-intérêts. (Trib. de coin, de la Seine, 29 mai 1903.)

150. 3° Nous disions plus haut que le réparateur à qui une voiture a été confiée doit éviter de s'en servir pour son usage personnel, sous peine de s'exposer à une condamnation en dommages-intérêts. Voici qui confirme cette prescription :

Mme de V... ayant déposé sa voiture à un garage avec interdiction de s'en servir autrement que pour en faire des essais en présence d'acheteurs éventuels, ce garage avait J employé l'automobile pour faire et faire faire à ses clients des excursions hors Paris, et au cours d'une de ces sorties, cette l voiture avait été gravement endommagée.

Ne sachant à quoi attribuer l'accident, Mme de W... paya d'abord le montant des réparations que lui réclamait le garage, soit 3 000 francs; mais ayant ensuite appris la vérité, elle l'assigna en restitution et en dommages-intérêts, et le tribunal, faisant droit à sa demande, condamna le directeur dudit garage à lui rembourser les 3 000 francs versés par elle et à lui payer en outre 2 500 francs à titre de dommages-intérêts. (Trib. civ. de la Seine, 3° Ch., 14 mars 1905.)

Le réparateur étant, vis-à-vis de ses clients, dans la même situation que le directeur du garage, la même décision pourrait intervenir à son égard au cas où il abuserait de la voiture confiée à ses soins.

151. 4° Enfin il a été jugé que le mécanicien ou réparateur chargé de remettre à neuf une bicyclette n'est pas tenu par là de la démonter complètement et d'en visiter tous les organes et, par conséquent, ne peut être rendu responsable si cette bicyclette vient à se briser.

Il s'agissait d'un cycliste qui s'étant blessé avec une machine achetée d'occasion et qu'il avait fait récemment mettre à neuf, appelait en garantie le réparateur auteur de cette remise à neuf.

Le tribunal a mis ce dernier hors de cause en s'exprimant ainsi :

« Attendu que la remise à neuf d'une bicyclette, d'après les usages reçus dans ce genre de commerce, ne comprend pas le démontage de la machine, la vérification de toutes les pièces qui la composent, la rectification des frottements, ni la réparation des pièces dont la défectuosité se révélerait à un examen attentif et minutieux ;

« Que cette remise à neuf s'entend de l'apparence extérieure de la bicyclette et ne comporte que la peinture de la machine et le nickelage des pièces polies ; que le prix, relativement modique, demandé pour cette opération ne peut laisser aucun doute à ce sujet ;

« Attendu dès lors que C..., en donnant à la bicyclette l'apparence d'une machine neuve, n'a pu s'apercevoir de la défectuosité du tube de direction, et qu'on ne saurait lui faire grief de ne pas l'avoir renforcé ou, tout au moins, de n'en avoir pas signalé les inconvénients à M... ; que l'action de ce dernier dirigée contre C... doit être repoussée... » (Trib. civ. de la Seine, 10 novembre 1896.)

Les mêmes principes nous semblent devoir s'appliquer en

matière d'automobiles, en assimilant à la mise à neuf d'une bicyclette un simple travail de carrosserie,

Pour que le réparateur pût être considéré comme garant, comme répondant de la solidité du véhicule, il faudrait qu'on) lui eût commandé une remise « en parfait état de marche »,j ou mieux encore qu'il eût expressément accepté lui-même de garantir le fonctionnement de la machine réparée par ses soins ; mais on comprendra que, dans ces conditions, ainsi que l'insinue le jugement ci-dessus, il exigerait une rémunération beaucoup plus importante que celle qu'il peut demander pour une simple amélioration de l'aspect extérieur.

SIXIÈME PARTIE

VOITURES D'OCCASION

## SIXIÈME PARTIE

### VOITURES D'OCCASION

152. Toute voiture vendue alors qu'elle a déjà servi est une voiture d'occasion : et le fait qu'elle aurait été vendue à tort comme neuve devrait être considéré comme constituant un vice rédhibitoire capable d'entraîner la résiliation de la vente. Il en serait ainsi, à plus forte raison, si la voiture vendue avait été rafraîchie de façon à avoir l'apparence du neuf, car, dans ce cas, il y aurait de la part du vendeur une manœuvre véritablement dolosive. Rappelons à cet égard le jugement rendu dans une affaire E... contre S..., jugement prononçant la résiliation de la vente d'une automobile qui avait déjà accompli une épreuve de course, et que nous avons reproduit *ira extenso* ci-dessus (p. 87).

153. Les règles que nous avons exposées dans nos « Généralités sur la vente<sup>1</sup> » s'appliquent aussi bien en matière de ventes d'occasion que de toutes autres : même façon de passer les contrats, même obligation pour le vendeur de livrer à l'époque convenue, pour l'acheteur de payer son prix, mêmes conditions de résiliation au cas où l'un des deux ne satisferait pas aux engagements pris; en principe, obligation pour le vendeur de faire essayer le véhicule vendu, avant livraison; quant à l'apprentissage de l'acheteur, il est moins obligatoire pour le vendeur en cas de vente d'une voiture d'occasion,

1. Voir pages 9-18.

d'abord parce que souvent le vendeur n'étant ni un constructeur ni un intermédiaire, mais un simple propriétaire, peut n'avoir aucune compétence pour donner des leçons de conduite et peut refuser d'en assumer la responsabilité, ensuite parce que l'acheteur lui-même, payant un prix moindre, doit se montrer moins exigeant et est moins fondé qu'au cas d'achat d'un véhicule neuf à se faire instruire gratuitement.

154. Mais où des difficultés se présentent, c'est à propos de la garantie en matière de vente de voitures d'occasion.

Nous savons que, d'une façon générale, le vendeur doit garantir à son acheteur des objets qu'il lui vend ; cette garantie est de « droit » ; elle existe, sans qu'il soit besoin qu'il en ait été convenu, dans les conditions que nous avons étudiées à notre chapitre relatif aux demandes de résiliation de ventes pour cause de vices de construction.

Comme la loi ne fait aucune exception en ce qui concerne les ventes d'occasion, il semble que celles-ci doivent être soumises à la règle générale, au droit commun, et que, par conséquent, l'acheteur éclairé sur la valeur réelle de son acquisition puisse avoir un recours contre son vendeur.

Si ce vendeur a expressément déclaré garantir la voiture, ou si, au contraire, il a réussi à faire accepter par l'acheteur une clause l'exonérant de toute obligation relative à la garantie, la chose est très simple ; il n'y a qu'à s'en rapporter aux conventions passées d'un commun accord ; mais il en va tout autrement lorsqu'il n'a rien été convenu quant à la garantie, et que, peu après avoir reçu livraison d'une voiture d'occasion, l'acheteur y découvre des vices.

Que décideront alors les juges saisis du litige ? 11 n'existe encore malheureusement aucune jurisprudence en matière de vente d'automobiles d'occasion ; la seule qui existe et qui



puisse nous guider est en matière de vente de machines ; celle-ci tend à refuser à l'acheteur tout recours en garantie: mais nous estimons que cette dernière jurisprudence peut difficilement s'étendre au commerce des automobiles.

En effet, tandis que certaines machines, les machines outils par exemple, sont vendues lu plupart du temps dans un état de grande usure, souvent avec des fonds de commerce ou d'industrie tombés, et après un abandon de plusieurs années. on la rouille a eu le temps de faire son oeuvre destructive, les automobiles sont vendues, dans bien des cas, en parfait état, parfois presque neuves, car ils ne sont pas rares les sportsmen qui mettent toute leur joie à passer d'une voiture à une autre et qui mesurent les services de ces voitures à la durée de leurs caprices personnels. Des véhicules vendus dans ces conditions, après un court usage, peuvent encore se vendre un bon prix ; et bien qu'il soient alors d'occasion, il serait injuste que l'acheteur qui les acquiert ne puisse les savoir garantis.

Nous émettons donc l'avis qu'en principe l'acheteur d'une voiture automobile d'occasion a un recours en garantie contre son vendeur pour les vices cachés de cette voiture, mais ce, au besoin sous le contrôle et l'appréciation des tribunaux, lesquels, en cas de conflit, auront à tenir compte des conditions dans lesquelles la vente a eu lieu, des promesses verbales ou écrites que le vendeur a faites à son acheteur, de la durée de service de la voiture vendue, du nombre de possesseurs qu'elle déjà euset des transactions dont elle a été l'objet, et surtout du prix qu'elle a été payée relativement à sa valeur primitive et au type auquel elle appartient. Il est bien évident en effet que si cette voiture, sortie depuis peu de l'usine, ayant encore l'aspect d'une voiture neuve, et payée très cher (quelquefois même plus cher que neuve, par exemple dans le cas où elle aurait gagné un prix), doit être garantie : telle autre d'un type démodé, à l'aspect lamentable, portant les traces d'un long travail et payée par son acquéreur un prix infime, devra, en

UM MTICMKS DK L'AUTOMOBILIUS

raison même de toutes ces circonstances dont l'acheteur a pu se rendre compte lui-même, être présumée vendue sans aucune espèce de garantie. I

165. Telle est l'opinion que, en l'absence d'une jurisprudence établie, nous croyons devoir adopter. Toutefois, loin d'entendre l'imposer à nos lecteurs comme seule plausible, nous nous plaisons à leur soumettre ici celle d'un homme parfaitement compétent en la matière et auteur d'un ouvrage sur les voitures automobiles d'occasion \*.<sup>1</sup> M. le comte Mortimer-Mégret, sollicité par nous de nous faire savoir ce qu'il pensait de cette question, nous a répondu en ces termes :

« A mon avis, la responsabilité du vendeur existe, mais extrêmement limitée, limitée au seul cas de rupture de pièce en fonction normale, sans heurt, sans choc, survenant dans un délai très proche de la vente. S'il est possible de prouver, chose en somme relativement aisée, que la pièce défectueuse avait contracté sa maladie avant la livraison, la responsabilité du vendeur peut être invoquée, mais elle doit rester strictement limitée au remplacement de l'organe brisé.

« Quant au fonctionnement défectueux de la voiture, je crois que l'acheteur ne pourrait équitablement en demander garantie à son vendeur.

« Car où gisent les causes du mauvais caractère de la voiture ? Est-ce impuissance consécutive d'usure, ou souffrance provenant d'un mauvais réglage ? Est-ce, au contraire, inaptitude de l'acheteur à utiliser les qualités de son nouveau serviteur ?

« L'acheteur dira blanc, le vendeur répondra noir, et je crois bien que l'expert, subitement atteint de daltonisme, n'y verra que du.... bleu, en raison du rôle important que joue le

1. Comte Mortimer-Mégret, *la Voiture automobile d'occasion*. En vente chez l'auteur.

## VOITURES D'OCCASION

doigté du conducteur dans l'orchestration si délicate qu'est la bonne marche d'une voiture !

« Et en admettant, au pis aller, qu'on constate une usure flagrante de» organes, de quoi se plaindrait l'acheteur?

« H existe des moyens précis, des indices certains, grâce auxquels il est facile de reconnaître si les différentes parties d'une voiture sont en bon état, si, au contraire, elles atteignent la fin de leur carrière ; à ces moyens, une oreille exercée ne se trompe pas ; ces indices, un œil expert sait les percevoir sans erreur. Si l'acheteur ne s'est pas entouré des garanties nécessaires, il ne peut s'en prendre qu'à lui-même et il ne saurait être ici question de vice caché. »

156. Le vendeur d'une voiture d'occasion assigné en garantie peut lui-même appeler en cause le vendeur précédent, de qui il tenait cette voiture, et l'on peut ainsi remonter jusqu'au constructeur ; mais cela ne pourra se faire qu'en certains cas fort limités, par exemple, lorsque les différentes Tentes se seront succédé rapidement, dans un court délai, et lorsqu'il pourra être démontré que les vices relevés ont une origine déjà ancienne ou résultent d'une mauvaise construction

D'une façon générale, sera responsable le dernier vendeur; c'est pourquoi ceux qui vendent des voitures d'occasion feraient bien, avant d'en mettre une en vente, de l'examiner, afin de s'assurer qu'elle n'a aucun vice, et si elle en a un, de recourir contre celui de qui ils la tiennent, ou, ce qui est plus sûr encore pour eux, de stipuler expressément qu'ils ne seront tenus à aucune garantie envers leur acheteur.

Quant à ce dernier, il peut recourir au moyen, au calcul suivant : accepter la clause de non-garantie du vendeur et obtenir, en raison même de cette clause, une diminution sensible du prix ; et avec l'économie qu'il aura ainsi réalisée faire visiter la voiture et la faire remettre en parfait état par le con

structeur ou par un réparateur spécial, lequel lui, après avoir exécuté des travaux sérieux, assumera la charge de la garantie.

157. On s'est déjà demandé si le vendeur d'une voiture d'occasion est tenu de livrer avec cette voiture les « papiers » ou pièces réglementaires nécessaires pour la libre circulation du véhicule. Nous renvoyons à ce sujet aux observations que nous avons émises dans notre chapitre des « Défauts de pièces administratives » (p. 108) et qui peuvent se résumer ainsi :

Le vendeur est tenu de délivrer à l'acheteur les « papiers » de toute voiture qu'il vend.

Une voiture étant d'occasion, les papiers ont-ils été égarés ou n'ont-ils même jamais existé, le vendeur doit s'adresser au constructeur pour que celui-ci les lui procure ou fasse recevoir la voiture par le service des mines, si du moins ce constructeur exerce encore son industrie de construction.

Au cas où le constructeur aurait abandonné sa profession, et dès lors n'offrirait plus aucune garantie, il y aurait lieu de faire recevoir la voiture à titre de « véhicule isolé ». Mais à qui incomberait alors ce soin, au vendeur ou à l'acheteur? Si le vendeur avait vendu la voiture « en bon état de fonctionnement », ou simplement sans faire aucune réserve, c'est lui qui devrait assumer la charge de la faire recevoir, et au cas où il ne pourrait y réussir pour une raison ou pour une autre, il serait exposé à voir prononcer la résiliation de la vente en vertu de l'article 1615 du Code civil que nous avons déjà commenté et que nous rappelons : *L'obligation de délivrer la chose comprend ses accessoires et tout ce qui a été destiné à son usage perpétuel*, article qui s'applique aussi bien aux voitures d'occasion qu'à toutes autres.

Par contre, c'est à l'acheteur qu'incomberait le soin de faire recevoir la voiture et de se procurer les papiers réglementaires, s'il l'avait achetée en connaissance de cause, sachant

## VOITURES D'OCCASION

qu'elle n'avait jamais été reçue par le service des mines on que les papiers étaient égarés, ou bien s'il l'avait acheté en renonçant à toute garantie, par exemple avec une clause comme celle-ci : « Acheté telle voiture, telle qu'elle est et se comporte. »

158. Bien des propriétaires d'automobiles, voulant se défaire de leurs voitures ou les échanger contre d'autres, cherchent à les vendre « d'occasion », et dans le but de trouver plus facilement acheteurs, recourent à l'intermédiaire des garages.

Dès conventions d'une nature particulière interviennent alors.

Tantôt il est convenu entre les parties que le chauffeur devra déposer sa voiture en garage gratuit, afin que le gareur puisse la faire essayer par les amateurs qui se présenteront chez lui, et par contre le gareur prend l'engagement de vendre la voiture pour la compte du propriétaire avec faculté ou non de retenir pour lui-même sur le prix de celle-ci une commission plus ou moins élevée.

Tantôt, au cas d'échange, le chauffeur livre au gareur sa voiture déjà usagée, mais représentant encore une certaine valeur parce qu'elle est d'une marque connue, et le gareur s'engage à lui livrer en retour une voiture neuve de valeur égale ou bien d'un prix différent, étant entendu que si cette dernière voiture vaut plus ou moins que la première, il y aura lieu à compensation par un versement en espèces.

Ces conventions doivent être respectées de part et d'autre, n'ayant rien d'illicite; et chacun des contractants doit tenir ses engagements. Ainsi le chauffeur devra mettre sa voiture à la disposition du gareur dès le jour du contrat s'il n'a pas été fixé de date, et à la date fixée s'il en a été fixé une. Le gareur, lui, devra éviter, sous peine de dommages-intérêts.

de se servir de la voiture autrement que pour des essais en vue de la vente<sup>1</sup> ; il ne pourra rien réclamer, sauf clause contraire, pour droits de garage et d'entretien ; enfin il devra faire tout son possible pour donner satisfaction à son client, soit en vendant la voiture s'il a été convenu d'une vente, soit en lui donnant la voiture qu'il lui a promise s'il a été convenu d'un échange ; et il devra procéder à cette vente ou à cette livraison à la date fixée, ou bien, s'il n'a été fixé aucune date, dans un bref délai.

Si le gareur ne réussissait pas à vendre la voiture à lui confiée à condition expresse de vente, le propriétaire aurait le choix : ou bien d'exiger néanmoins le prix fixé pour la vente, ou bien de contraindre le gareur à lui restituer sa voiture en lui payant en outre des dommages-intérêts pour le préjudice qui lui a été causé par ce double fait qu'il a été privé de cette voiture tout le temps qu'elle est restée à la disposition du gareur, et qu'il n'a pu la vendre à de tierces personnes puisque les conventions qu'il avait passées avec ce dernier le lui interdisaient. Il va sans dire que dans le cas où le gareur ne présenterait pas une solvabilité suffisante pour payer le prix de la voiture, le propriétaire aurait intérêt à choisir ce second moyen : la reprise de sa voiture avec dommages-intérêts.

159. Le tribunal de commerce de la Seine a déjà été appelé à se prononcer sur l'un des cas que nous venons d'envisager, dans les circonstances suivantes :

M. L. B... ayant acheté une voiture neuve à M. N..., directeur de garage, lui avait remis la sienne que M. N... s'était engagé à vendre de façon que son client « n'y perdît rien ». Aucun délai n'avait été fixé pour cette dernière vente ; mais comme plusieurs mois s'écoulèrent sans que le gareur donnât signe de vie, et que la voiture perdait chaque jour de sa valeur, M. L. B... se décida à l'assigner en payement et il ob-

1. Voir un jugement consacrant ce principe, page 186.

tint gain de cause. Le tribunal de commerce de la Seine en son audience du 9 janvier 1902, déclarant que le délai accordé au gareur devait avoir un terme, jugea que N... serait tenu de vendre la voiture dans un délai maximum de six mois sans que L. B... y perdît rien, et que faute par lui de ce faire, il devrait payer à L. B... le montant du prix total de la voiture.

## **SEPTIÈME PARTIE**

# **LA LOCATION DES AUTOMOBILES**



## SEPTIÈME PARTIE

### LA LOCATION DES AUTOMOBILES

160. Nombreux sont les adeptes de la locomotion nouvelle qui, soit pour des raisons d'économie, soit pour éviter des ennuis, préfèrent louer une automobile qu'en acheter une. ' Tantôt ils louent à la journée, tantôt à la semaine, au mois, ou même à l'année, tantôt ils louent avec, et tantôt sans mécanicien.

Ceux-là aussi ont besoin de Connaître leurs droits et leurs devoirs ; il nous semble donc qu'un chapitre sur les rapports entre loueurs et locataires trouve sa place ici.

161. C'est au titre VIII du Code civil, intitulé « Du contrat de louage », que figurent les règles relatives à la question du louage.

Le Code nous apprend d'abord qu'il existe deux sortes de contrats de louage, le louage d'ouvrage et le louage des choses. Et tout de suite il donne ses définitions : le louage des choses — et parmi ces choses nous pouvons comprendre les bicyclettes et les automobiles — est, dit l'article 1709, *un contrat par lequel l'une des parties s'oblige à faire jouir l'autre d'une chose pendant un certain temps, et moyennant un certain prix que celle-ci s'oblige de lui payer.*

Ainsi donc, le commerçant qui loue une automobile à un client passe avec celui-ci un contrat par lequel il s'oblige à

mettre à sa disposition une voiture déterminée pendant la durée convenue entre eux, et de son côté le client s'oblige à lui payer le prix dont ils ont également convenu.

Ce contrat peut être écrit ou verbal (art. 1714). S'il est écrit, les clauses qu'il contient font en généra], sauf seulement le cas où elles seraient léonines ou illégales, la loi des parties, et celles-ci, pour connaître leurs droits et leurs devoirs, n'ont qu'à s'y reporter'.

Si le contrat est verbal, les règles du Code civil trouvent leur application ; de même, si le contrat, quoique écrit, est incomplet et muet sur certains points, ce sont les règles du droit commun qui suppléent à son insuffisance. Voici quelles sont ces règles :

162. *Obligations du loueur.* — Les obligations du loueur sont édictées par les articles 1719-1721 du Code civil qui sont ainsi conçus :

ART. 1719. — *Le bailleur (ou loueur) est obligé par la nature du contrat, et sans qu'il soit besoin d'aucune stipulation particulière :*

4° *De délivrer au preneur (ou locataire) la chose louée;*

2° *D'entretenir cette chose en état de servir à l'usage pour lequel elle a été louée;*

3° *D'en faire jouir paisiblement le preneur pendant la durée du bail...*

ART. 1720. — *Le bailleur est tenu de délivrer les choses en bon état de réparations de toute espèce. Il doit y faire, pendant toute la durée du bail, les réparations qui peuvent devenir nécessaires, autres que les locatives.*

ART. 1721. — *Il est dû garantie au preneur pour tous les vices ou défauts de la chose louée qui en empêchent l'usage, quand même le bailleur ne les aurait point connus lors du bail.*

1. Beaucoup de loueurs d'automobiles font signer à leurs clients des formules imprimées portant différentes stipulations. Il est prudent pour les locataires de lire ces formules avant de signer, afin qu'ils sachent à quoi ils s'engagent.

*S'il résulte de ces vices ou défauts quelques pertes pour le preneur, le bailleur est tenu de l'indemniser.*

163. Comme on le voit, le loueur est tenu de fournir une voiture en bon état; cela est particulièrement intéressant en matière d'automobilisme où bien souvent les voitures louées sont des voitures d'occasion et assez usagées ; elles doivent être du moins, aux termes de la loi, « en bon état de réparations de toute espèce ». Quelque accident, quelque panne y arrivent-ils? Le loueur devra y remédier, et ce gratuitement, si toutefois la faute n'en est pas au locataire.

Ce n'est pas tout: si par suite des défauts, des vices de l'automobile louée, le locataire subit quelque préjudice, si, par exemple, il se trouve arrêté au cours de ses affaires, si une panne survenant en pleine campagne lui cause de graves désagréments, s'il voit échouer ainsi quelqu'un de ses projets, il peut se faire indemniser par son loueur.

A cet égard, le loueur est placé par la loi dans une situation bien plus défavorable que le vendeur et par là même le locataire est plus favorisé que l'acheteur.

Nous avons vu, en effet, en étudiant les rapports des vendeurs et des acheteurs, que, si les constructeurs ou intermédiaires doivent garantir des voitures qu'ils vendent, ils ne sont du moins tenus de dommages-intérêts que lorsqu'ils ont connu les vices de ces voitures; en d'autres termes, seulement lorsqu'ils ont été de mauvaise foi (art. 1645 du Code civil). Or l'article 1721 contient une disposition autrement rigoureuse envers le loueur; celui-ci doit garantir et même dommages-intérêts quand même, au moment où il passait le contrat de louage, il n'aurait pas eu connaissance des vices ou défauts de la voiture! Le Code n'a pas l'habitude de dire le pourquoi de ses décisions; mais on pense généralement que, s'il s'est montré plus sévère à l'égard du loueur que du vendeur, c'est parce que le loueur, livrant une chose qui a

déjà servi, a pu l'éprouver et doit dès lors savoir ce qu'elle vaut, tandis que le vendeur livre un objet neuf, non éprouvé, et avec lequel des surprises sont toujours à craindre.

164. En ce qui concerne la responsabilité des loueurs en raison d'accidents causés aux personnes par suite de déficiences de la voiture louée, mêmes règles qu'en ce qui concerne la responsabilité des vendeurs dans des cas analogues ; le loueur est responsable, même si l'accident résulte de la vétusté du véhicule, car il ne doit livrer que des voitures en état de fonctionner et non hors d'usage.

D'ailleurs, en cas de location de longue durée, le locataire fera bien de mener lui-même périodiquement et spontanément la voiture au loueur, afin que celui-ci puisse la vérifier et s'assurer qu'aucun rouage n'est usé ou détraqué. A défaut de cette précaution, le loueur pourrait, en cas d'accident, dire qu'il a livré une voiture en bon état et d'un usage durable et que cet accident ne peut être attribué qu'à la négligence, au défaut d'entretien et à l'imprudence de son client.

165. Le loueur peut-il stipuler à l'avance qu'il refuse de garantir le locataire contre les défauts et vices de la chose louée? Une telle clause serait-elle valable?

Oui, dans une certaine mesure, si elle est limitative, si elle s'applique à tel ou tel vice déterminé; mais non d'une façon générale et absolue.

Ainsi votre loueur vous livre-t-il une voiture qui ne monte pas les côtes un peu accentuées, ou qui a coutume de s'arrêter après un parcours de tant de kilomètres, ou qui, par suite d'une anomalie quelconque, fait une consommation d'essence exagérée, ou qui a tel ou tel autre défaut bien précis, et vous en fait-il la déclaration sincère? Il pourra convenir avec vous qu'il ne répond pas de ces défauts-là et que vous n'aurez rien

à lui réclamer de ce chef, prenant la voiture telle qu'elle est, à vos risques et périls et en connaissance de cause.

Mais il ne pourrait pas dire par exemple : « Je repousse toute espèce de garantie pour tous vices quelconques que peut avoir ma voiture. » Il ne le pourrait pas parce que, en acceptant de telles conditions, vous vous exposeriez vous-même aux pires duperies, et la loi veut que, dans un contrat, chacune des parties sache à quoi elle s'engage. Une telle clause serait donc nulle, surtout s'il était établi qu'en vous la faisant signer, votre loueur connaissait certains vices cachés de sa voiture dont vous ignoriez, vous, l'existence et qu'il a eu soin de ne pas vous faire connaître ; il y aurait alors de sa part un véritable dol.

Il a d'ailleurs été jugé qu'au cas de clause de ce genre, le doute sur l'étendue de la non-garantie et sur l'intention des parties doit s'interpréter au profit du locataire. (*Dallos pér.*, 1873, 2, 222.)

166. *Obligations du locataire.* — La location a pour effet de placer entre les mains du locataire un objet qui ne lui appartient pas, dont il n'a que la possession momentanée et non la propriété. Cet objet, cette voiture, le locataire devra la restituer un jour ou l'autre à son propriétaire ; il est donc naturel que dans ces conditions la loi impose au locataire des obligations assez strictes.

Ces obligations sont exposées dans les articles suivants du Code civil, articles qui, d'après le texte, semblent s'appliquer plus spécialement au louage des maisons et des propriétés, mais que, par analogie, tous les jurisconsultes déclarent également applicables au louage des objets mobiliers, le seul qui nous intéresse ici :

ART. 1728. — *Le preneur (ou locataire) est tenu de deux obligations principales :*

1° *D'user de la chose louée en bon père de famille, et suivant la destination qui lui a été donnée par le bail, ou suivant celle présumée d'après les circonstances, à défaut de convention;*

2° *De payer le prix du bail aux termes convenus.*

ART. 1729. — *Si le preneur emploie la chose louée à un autre usage que celui auquel elle a été destinée, ou dont il puisse résulter un dommage pour le bailleur, celui-ci peut, selon les circonstances, faire résilier le bail.*

ART. 1730. — *S'il a été fait un état des lieux entre le bailleur et le preneur, celui-ci doit rendre la chose telle qu'il l'a reçue, suivant cet état, excepté ce quia péri ou a été dégradé par vétusté ou force majeure.*

ART. 1731. — *S'il n'a pas été fait d'état des lieux, le preneur est présumé les avoir reçus en bon état de réparations locatives, et doit les rendre tels, sauf la preuve contraire.*

ART. 1732. — *Il répond des dégradations ou des pertes qui arrivent pendant sa jouissance, à moins qu'il ne prouve qu'elles ont eu lieu sans sa faute.*

ART. 1735. — *Le preneur est tenu des dégradations et des pertes qui arrivent par le fait des personnes de sa maison ou de ses sous-locataires.*

167. Une des obligations du locataire est donc de payer le prix convenu, et de le payer aux ternies ou aux époques convenus; nous n'avons pas à insister sur ce point qui ne présente aucune difficulté d'interprétation.

Une autre, la première dont parle l'article 1728, consiste à user de l'automobile, qui lui a été confiée par le loueur « en bon père de famille », c'est-à-dire avec soin, avec attention, précaution, sollicitude même, comme un papa bien entendu ferait du patrimoine ou du domaine familial ; et aussi d'en user « suivant la destination » soit convenue aux termes du contrat, soit présumée d'après les circonstances; c'est-à-dire que s'il vous est livré une voiture de famille, vous ne devez pas la considérer comme un tombereau et lui infliger le

transport de matériaux ; que s'il vous est livré une voiture de promenade, vous ne devez pas vous efforcer de la transformer en un engin de course et prendre part avec elle à des épreuves auxquelles elle n'est pas destinée ; que si vous avez demandé à votre loueur un véhicule qui vous permette de passer agréablement vos vacances, vous devez vous abstenir de l'emporter avec vous pour accomplir une période militaire et lui faire subir les épreuves redoutables de manœuvres à travers champs. Ces différents points n'ont pas encore été jugés, mais il nous semble néanmoins équitable de les affirmer, sauf aux tribunaux à les solutionner, le cas échéant, d'après les circonstances de la cause.

A cette obligation du locataire d'user de sa voiture selon l'usage auquel elle a été destinée, l'article 1729 apporte une sanction ; en cas de manquement du locataire, le loueur pourra faire résilier son contrat. Si donc votre loueur apprenait que vous faites de sa voiture un mauvais usage, que vous lui faites subir des fatigues excessives, ou que vous lui imposez des manœuvres qui peuvent la détériorer ou en compromettre le bon fonctionnement, il pourrait exiger la cessation de votre contrat, et par exemple, en pleines vacances, au bout de quinze jours d'usage, vous obliger à lui restituer immédiatement cette voiture qu'il vous aurait pourtant louée pour une plus longue période. En cas de désaccord, si vous prétendiez, contrairement à ses affirmations, n'avoir commis aucun abus, mais avoir simplement usé de votre droit, il appartiendrait aux tribunaux de vous départager, et ceux-ci ne le feraient probablement qu'après avoir confié à un expert le soin d'examiner la voiture et de dire si réellement vous en avez abusé. Nous ajoutons que le loueur, outre son droit de résiliation, aurait encore contre vous son recours en dommages-intérêts dans le cas où, au moment où vous la lui restitueriez, l'automobile serait déjà détériorée.

168. Voulez-vous être à l'abri de toute réclamation injustifiée de la part de votre loueur? Pensez à faire, si vous le croyez utile, pour votre voiture ce que vous feriez pour votre appartement : ce que le Code appelle un « état des lieux »; assurez-vous non seulement que l'automobile est en bon état, mais aussi qu'il n'y manque rien, ni un écrou, ni même ces accessoires qui font en quelque sorte partie d'elle-même, garde-boue, coussins, phares, etc. ; vous pourrez être, plus tard, obligé à restituer tous ces menus objets que, si vous n'avez fait aucune réserve, vous serez présumé avoir reçus.

169. Et les avaries, les dégradations que la voiture aura pu subir tandis qu'elle était à votre usage! C'est vous, locataire, qui en êtes responsable; à moins, dit la loi, que vous ne prouviez qu'elles sont survenues sans votre faute. ! Notez bien cette formule : la loi ne dit pas que c'est le loueur qui, pour arriver à se faire dédommager, aura à prouver que les avaries sont résultées de votre faute ; elle dit que c'est vous qui, pour vous dégager de toute responsabilité, devrez prouver qu'elles ne sont pas arrivées par votre faute. La conclusion à en tirer est que, chaque fois qu'un accident, grave ou léger, surviendra à votre voiture, vous devrez en noter ou en faire constater, soit par des témoins, soit par la police ou la gendarmerie, toutes les circonstances ; par exemple, si c'est dans une collision, une autre voiture qui dégrade la vôtre, ou si, dans la remise d'un hôtel, vous retrouvez, abîmé et endommagé, votre véhicule, que vous aviez amené intact, ou si ce sont des farceurs ou de mauvais garnements qui, malgré vous, sans que vous ayez pu les en empêcher, y ont causé quelques dégâts, ayez soin de retenir tous ces faits ; vous pourrez ainsi, au cas où votre loueur entendrait vous rendre responsable, démontrer qu'il n'y a pas eu de votre



faute, et échapper à une condamnation, tout en fournissant à ce dernier le moyen d'exercer son recours contre les véritables auteurs du dommage.

Il va sans dire, il résulte même très nettement des termes des articles 1730 et 1732, que le locataire n'est responsable ni des dégradations ou pertes provenant d'un cas fortuit ou de force majeure, ni de celles ayant pour cause un vice de construction de la voiture elle-même, ni de celles résultant d'un usage plus ou moins prolongé mais normal de cette voiture.

**170.** L'article 1735} rend aussi le locataire responsable des dégradations causées par « les personnes de sa maison ou ses sous-locataires ».

Par « les personnes de sa maison », nous entendons d'abord et surtout le mécanicien du locataire, lorsque celui-ci a un mécanicien à lui; il en serait différemment et le loueur j n'aurait droit de rien exiger du locataire, si c'était lui qui avait, en même temps que la voiture, fourni le mécanicien; entendons aussi les personnes, parents ou amis, à qui le locataire aurait pu confier la direction de sa voiture ou même simplement qu'il aurait admises dans sa voiture.

Tout ce monde peut être considéré comme gens de sa maison ; ils l'étaient du moins au moment où il les admettait autour de lui dans cette maison roulante, dans cette sorte de roulotte de famille qu'est l'automobile du touriste; le locataire devrait donc compte au loueur des dégâts commis par les personnes de son entourage, sauf le recours qu'il pourrait avoir lui-même en règlement de compte ou dominages-intérêts contre celle des personnes qui aurait elle-même commis les dégâts.

Même responsabilité du locataire en ce qui concerne les avaries causées par les personnes à qui il aurait sous-loué

l'automobile ; il devrait répondre de leurs fautes vis-à-vis des loueurs, sauf son recours personnel contre ces dernières.

171. Une des plus graves dégradations dont l'automobile louée puisse être l'objet, c'est l'incendie. Quelle sera la situation du locataire, si l'automobile qui lui a été remise par le loueur vient à brûler? Distinguons :

1° L'automobile brûle par suite de l'incendie de la maison ou de la remise où le locataire l'avait garée. Alors responsabilité du locataire, à moins, dit l'article 1733, à moins qu'il ne prouve: « ou bien que l'incendie est arrivé par cas fortuit, ou force majeure, ou par vice de construction, ou bien que le feu a été communiqué par une maison voisine ».

Ainsi, si votre maison ou votre remise où vous avez placé l'automobile de votre loueur vient à brûler et que l'automobile devienne en même temps la proie des flammes, vous êtes responsable envers le loueur ; et vous ne pouvez échapper à cette responsabilité que si vous prouvez que l'incendie est arrivé par un cas fortuit ou de force majeure, tel que la foudre, une émeute, ou même par suite de la malveillance, si vous n'avez pu l'empêcher, cela équivaut pour vous à la force majeure ; ou bien par un vice de construction de l'immeuble, si vous êtes vous-même simple locataire de la maison ou de la remise ; ou bien encore si vous prouvez que le feu a d'abord pris chez un de vos voisins et a été ensuite communiqué chez vous, car il est dès lors évident que vous n'êtes pas l'auteur responsable de l'incendie.

2° L'automobile brûle par suite de l'incendie de l'hôtel où le locataire loge et l'a remise. Alors, le locataire n'est plus responsable ; il a été victime d'un événement imputable à la faute ou à la négligence de l'hôtelier : c'est dès lors à l'hôtelier seul que le loueur pourra demander compte du préjudice qu'il subit. Il en serait différemment, et le locataire

serait seul responsable envers le loueur, si c'était l'automobile qui, par suite de la faute du locataire ou de son mécanicien, avait elle-même mis le feu à la remise ; en un tel cas, le locataire serait même encore responsable vis-à-vis de l'hôtelier dont il aurait incendié l'immeuble et le matériel.

3° L'automobile prend feu en cours de route et brûle isolément. Le locataire à qui survient pareille mésaventure est placé par la loi dans une situation fort délicate. En principe, il est responsable vis-à-vis de son loueur, et il ne peut échapper à cette responsabilité que s'il prouve que l'incendie est arrivé par suite d'un cas fortuit, par force majeure, ou par vice de construction ; or, si généralement semblables accidents arrivent par suite de vices de construction, trop souvent il est impossible au locataire sinistré de le prouver, par la raison bien simple que le corps du délit, ou, pour parler plus exactement, l'objet même des dommages, est détruit, anéanti par le feu, que toute expertise est alors devenue impossible, et que la preuve incontestable du vice de construction ne peut plus être faite.

Il semblerait donc que, presque chaque fois qu'une automobile de louage brûle par suite d'un vice à elle propre, le locataire doive être responsable envers le loueur ; mais cela est tellement rigoureux et peut avoir des conséquences si injustes, que les tribunaux feraient bien, en pareille matière, de se montrer très larges quant au mode de preuve et de présumer même, en certains cas, le vice de construction que le locataire ne pourrait pas prouver juridiquement.

172. *Comment la location prend fin.* —Le contrat de louage prend généralement fin à l'époque convenue entre les parties ; si par exemple le loueur a loué une voiture pour un mois à la date du 1<sup>er</sup> juillet, dès le soir du 31 juillet le

locataire doit la lui ramener, à moins qu'ils n'aient convenu, soit expressément, soit tacitement, d'une nouvelle échéance, auquel cas un nouveau contrat se forme, soumis aux mêmes conditions que le premier, s'il n'en est stipulé autrement.

Mais il peut arriver que certains événements précipitent le terme du contrat ou amènent les contractants à y mettre fin plus tôt qu'ils n'avaient pensé. Nous avons déjà envisagé l'un de ces cas au début de cette étude, en examinant l'article 1729. Nous avons vu alors que le loueur a faculté de faire résilier le contrat lorsque le locataire emploie la voiture à un usage autre que celui auquel elle était destinée, et nous avons expliqué le sens de ces mots. Le Code renferme encore deux autres articles sur ce sujet, ce sont les suivants :

ART. 1741. — *Le contrat de louage se résout par la perte de la chose louée, et par le défaut respectif du bailleur et du preneur de remplir leurs engagements.*

ART. 1742. — *Le contrat de louage n'est point résolu par la mort du bailleur ni par celle du preneur,*

**173.** Ainsi, aux termes de l'article 1741, le défaut, par l'une ou l'autre des parties, de tenir l'engagement qu'elle a pris, a pour effet de mettre fin au contrat ; mais empressons-nous d'ajouter que la sanction de cette conclusion peut se traduire par des dommages-intérêts à la charge de celui qui est fautif. Le loueur qui vous avait promis une automobile pour vos vacances vous fait-il faux bond à l'heure dite, soit parce qu'il manque de voitures, soit parce qu'il a préféré louer celles qu'il avait à des tiers et à des prix plus élevés que celui auquel vous vous êtes engagé, le contrat sera résolu, soit ; mais le loueur n'en sera pas quitte comme cela, ce serait vraiment trop commode. En vertu de l'article 1382 du Code civil, qui a une portée générale et s'applique en cette espèce comme en beaucoup d'autres, il sera passible de dommages-intérêts et devra réparer le préjudice qu'il vous aura causé.

L'article 4741 dit encore que la perte de la chose louée a pour effet de résoudre le contrat ; la conclusion en est que si la voiture qui vous a été louée vient à périr par cas fortuit ou autrement, votre loueur ne sera pas tenu de vous en fournir une autre<sup>1</sup> ; vous n'aurez, de votre côté, à lui payer le montant de votre prix que jusqu'au jour de la perte de la voiture, et le contrat ayant cessé, vous n'aurez plus aucune obligation envers lui. Il demeure, toutefois, bien entendu, n'est-ce pas, qu'au cas où la voiture aurait péri par votre faute, et même simplement qu'au cas où vous ne prouveriez pas qu'elle a péri sans votre faute, vous en répondriez à l'égard du loueur. En un mot, la perte de la voiture aurait pour effet de faire cesser *ipso facto* le contrat de louage, mais vous n'en demeureriez pas moins tenu des responsabilités que, en vertu des règles que nous avons étudiées, vous auriez encourues.

**174.** Quant à l'article 1742, il édicte que ni la mort du loueur, ni celle du locataire, n'ont pour effet de mettre fin au contrat. Cette disposition a, en matière de louage d'automobiles, des conséquences parfois fâcheuses. Supposons un chauffeur ayant loué une voiture pour une durée assez longue, six mois ou un an. Il meurt dès son entrée en possession; ses héritiers, sa femme ou ses enfants, n'ont que faire de ce véhicule, qu'ils ne savent conduire ou qui les effraye ; et cependant, aux termes de la loi, ils sont tenus de respecter les conven-

1. Une distinction nous semble pourtant devoir être faite à cet égard. Lorsque les parties ont déterminé comme faisant l'objet de la location telle voiture déterminée, portant tel numéro d'immatriculation, ayant telle forme, telle force, tel nombre de places, comme cette voiture ne peut être identiquement remplacée par une autre, il y a lieu d'appliquer les règles du Code civil, et le locataire peut refuser d'en accepter une différente en disant que son choix avait été motivé par les qualités propres de l'automobile qui a péri. Mais lorsque les parties ont conclu simplement de la location d'une voiture quelconque, sans préciser positivement laquelle, celle qui est d'abord louée par le loueur et qui a été détruite peut aisément être remplacée par une autre analogue prise parmi celles qui peuvent se trouver en garage chez ce loueur; et si celui-ci en a encore une libre, peut-être le locataire sera-t-il fondé à exiger le remplacement de la première qui a péri par une nouvelle dont il pourra jouir jusqu'à l'expiration du délai primitivement convenu.

lions passées par le défunt, et de remplir les engagements par lui pris et de se résigner à conserver la voiture louée, ou, s'ils préfèrent s'en défaire, de payer quand même le prix de la location. Le mieux, dans ce cas, sera pour eux, soit de chercher quelqu'un qui consente à\* leur sous-louer, soit de s'entendre avec le loueur pour un arrangement amiable, le loueur reprenant sa voiture et se contentant, par exemple, d'un prix représentant un ou deux mois de location. Si les héritiers placés dans cette situation ne pouvaient arriver à aucune transaction de ce genre, ils pourraient encore tenter auprès des tribunaux une demande de résolution du contrat passé par leur « auteur », et peut-être les juges consenti-raient-ils, malgré le texte de l'article 1742, à leur donner gain de cause en se basant sur ce motif que ' l'automobile ne pouvant en rien, et malgré toute leur bonne volonté, servir à ces héritiers, le contrat est devenu *sans objet* : thèse assez hardie, mais que, dans un esprit d'équité, notre jurisprudence moderne n'est pas incapable d'adopter.

175. Souvent les loueurs d'automobiles, comme ceux de bicyclettes, se font remettre en gage par les personnes qui s'adressent à eux, quand elles sont inconnues, des objets de plus ou moins de valeur.

Que garantissent ces gages ? En principe, et sauf conventions contraires, simplement la rentrée de la voiture. Si le loueur entendait que le gage garantît encore autre chose, comme le montant du prix de la location ou les réparations des avaries causées à l'automobile par le fait du locataire, il devrait le stipuler à l'avance et faire la preuve de ladite convention. Ainsi, avez-vous été mécontent de la voiture à vous livrée et estimez-vous devoir refuser de payer le prix convenu ? S'il n'a pas été entendu entre le loueur et vous que le gage par vous déposé garantissait le recouvrement de ce prix,

le loueur est obligé de vous restituer l'objet par vous laissé en dépôt dès que vous lui ramenez la voiture et sans attendre que vous l'ayez payé.

Au cas même où vous ne pourriez, pour un motif ou un autre, lui ramener cette voiture, il ne devrait pas disposer à son gré du gage, mais pourrait simplement s'adresser à la justice, soit pour le faire vendre aux enchères, soit pour se voir autorisé à le conserver en échange du prix à lui dû, et vous pourriez, de votre côté, si vous aviez quelque juste raison de le faire, vous opposer à sa demande. Toute clause qui autoriserait le loueur à s'approprier le gage serait nulle (art. 2078 du Code civil).

176. Quant aux objets que le locataire aurait laissés chez son loueur, à simple titre de dépôt, soit pour s'en débarrasser, soit pour les mettre en sécurité pendant le temps que durait la location, ils ne constitueraient même pas un gage et devraient être remis au locataire à première réquisition sans qu'il pût être question de compensation entre leur valeur et les dettes du locataire. Même, le loueur qui prétendrait les retenir s'exposerait à une condamnation à des dommages-intérêts.

Dans ces circonstances, un loueur a été condamné à 40 francs de dommages-intérêts et à la restitution immédiate d'objets déposés chez lui par un cycliste, et ce sous peine de paiement de 3 francs par jour de retard. (Justice de paix de Sceaux, 8 juin 1894; *Moniteur des justices de paix*, 1894, p. 454.) I

177. *Responsabilité civile.* — Le louage des automobiles soulève, en cas d'accidents, quelques questions de responsabilité civile qu'il nous appartient de résoudre.

Supposons donc un accident : chien écrasé, homme tué ou blessé, collision avec une autre voiture, etc., etc. Cet accident

doit-il être attribué au locataire de l'automobile qui conduisait lui-même, et qui a commis quelque faute, quelque maladresse ou quelque imprudence ? Alors responsabilité exclusive dudit locataire, et le loueur, quoique propriétaire de la voiture, n'aura rien à y voir, ne devra pas même être inquiété, car il n'a commis, lui, aucune faute.

L'accident doit-il être attribué au mécanicien personnel du locataire ou à quelqu'un de ses préposés ou parents placé sous sa surveillance ? Alors encore le locataire sera responsable, mais seulement responsable civilement, aux termes de l'article 1384 du Code civil.

Que si, au contraire, l'accident est imputable au vice propre du véhicule, par exemple, parce que la direction ayant cassé ou les freins ne fonctionnant pas, il a été entraîné et est allé, malgré la volonté du conducteur, heurter quelque chose ou quelqu'un, alors il y a responsabilité du loueur.

Tout cela, c'est de droit commun ; mais un cas spécial est à envisager ici : en même temps que l'automobile, le loueur a fourni un mécanicien, et c'est ce mécanicien qui, en conduisant la voiture louée, se rend auteur de l'accident. Le mécanicien encourra, nous le savons, une responsabilité personnelle ; mais il n'est qu'un préposé, un employé ; il a donc au-dessus de lui quelqu'un qui, aux termes de la loi, doit répondre de lui, doit être déclaré civilement responsable et payer à la victime les dommages-intérêts ; or, quel doit être ce civilement responsable ? Doit-il être le loueur, doit-il être le locataire ?

On peut soutenir que ce doit être ce dernier, le locataire, parce que, s'il est vrai que le principal patron du mécanicien est le loueur, en réalité, tant que dure la location, le mécanicien dépend presque exclusivement du locataire ; c'est le locataire qui donne des ordres au mécanicien, qui lui indique où il doit aller, qui lui fait prendre telle ou telle route plus ou moins dangereuse, qui l'engage à aller plus ou moins vite,



qui l'oblige, à son gré, à arriver tôt ou tard, de jour ou de nuit, à l'étape, qui lui laisse tant ou si peu de sommeil l'exposant ainsi à avoir les idées plus ou moins nettes et les yeux plus ou moins ouverts quand il doit se mettre en route, qui le nourrit peu ou prou, tantôt l'exposant par la faim à des défaillances, tantôt le laissant à tort se livrer à d'excessives libations qui compromettront sa dextérité ; c'est le locataire qui, ayant sous ses ordres, sous sa direction, sous sa protection le mécanicien chargé de le conduire, de le piloter, est en quelque sorte moralement responsable des fautes que celui-ci peut commettre ; et n'est-il pas juste que de la responsabilité morale dérive la responsabilité civile et pécuniaire ?

Sans doute ces observations n'ont guère de portée lorsqu'il s'agit d'une location de courte durée, de quelques heures ou d'une journée ; elles n'en ont pas non plus lorsque le mécanicien rentre chaque soir, chaque matin au garage ou à l'usine de son patron pour y retirer ou y ramener la voiture, car alors le loueur peut avoir constamment l'œil sur lui et lui adresser ses recommandations ; mais n'en ont-elles pas une sérieuse lorsque, ce qui se pratique encore fréquemment, il s'agit d'une location à long terme, lorsque par exemple un locataire loue une automobile pour un, deux ou trois mois, et se fait conduire par le mécanicien à travers la France, l'Europe ou le monde ? Dans de telles conditions, et en présence de certaines circonstances spéciales plutôt que d'une façon générale, nous ne serions pas loin de penser que, par suite de l'indépendance que le mécanicien a prise vis-à-vis du loueur et de l'autorité que le locataire a acquise à l'égard du mécanicien, la responsabilité civile du locataire se fût substituée à celle du loueur <sup>1</sup>.

Toutefois, jusqu'à présent, la jurisprudence s'est prononcée

1. Nous supposons, bien entendu, ici, qu'aucune convention n'a été passée entre le loueur et le locataire relativement à la responsabilité civile ; s'il en était intervenu quelque une, cette convention ferait la loi des parties, et c'est à elle que, en cas de conflit, les tribunaux devraient se référer.

de préférence dans le sens de la responsabilité civile du loueur et a mis hors de cause le locataire ; mais encore est-il à remarquer que dans les espèces auxquelles nous faisons allusion et que l'on trouvera ci-dessous, il s'agissait de locations de courte durée et au cours desquelles les locataires et les mécaniciens fournis par les loueurs n'avaient pas quitté Paris ; peut-être serait-il jugé tout autrement dans les cas de location à long terme et de voyages ou d'excursions lointaines que nous venons d'envisager.

178. Les loueurs qui fournissent, en même temps que des voitures, des mécaniciens, sont exposés à se voir poursuivis comme civilement responsables non seulement par les tiers que ces mécaniciens auront lésés, mais aussi par leurs locataires eux-mêmes.

Qu'un mécanicien loué conduise mal la voiture et blesse le locataire, celui-ci attaquera comme civilement responsable le loueur.

Aussi les loueurs sont-ils fort inquiets de cet état de choses qui, étant donnés les dangers encore inhérents à la locomotion automobile, les expose à d'incessantes réclamations, et nous ont-ils déjà demandé s'il ne leur était pas possible, par des formules spéciales, de se dégager de toute responsabilité vis-à-vis de leurs locataires.

Notre opinion est qu'il ne suffit pas d'une simple formule imprimée sur la feuille de location ou affichée dans les voitures pour que le loueur soit mis à couvert ; il faudrait au moins un engagement formel et exprès du locataire de reconcer à tout recours en responsabilité contre son loueur ; et encore cela serait-il, en bien des cas, illusoire, puisque, en cas d'accident mortel notamment, le parquet et peut-être les J héritiers eux-mêmes du locataire tué ne manqueraient pas d'exercer une action en responsabilité civile contre le loueur<sup>1</sup>.

1. Voir, sur ce sujet, *l'Automobile devant la justice*, n° 72 : Peut-on s'affranchir de la responsabilité civile? Paris, librairie V<sup>ic</sup> Dunod.

## JURISPRUDENCE

179. Nous avons dit que le loueur est tenu de livrer une voiture en bon état de marche, sous peine d'engager sa responsabilité. Le jugement qui suit, et dont le texte expose suffisamment les données du procès, a fait application de cette règle :

« Le Tribunal,

« Statuant par un seul et même jugement tant sur la demande principale de S... que sur la demande reconventionnelle de la Société anonyme des automobiles P... ;

« Attendu qu'il est acquis aux débats que S... a loué le 18 septembre 1901, à la Société anonyme des automobiles P... une voiture automobile de livraison à raison de 70 francs par jour, mécanicien compris ;

« Que le 18 septembre, à deux heures de l'après-midi, il est parti de Paris pour Reims avec un chargement de comestibles qu'il était dans l'intention de vendre les 19,20 et 21 septembre sur le terrain de la revue de Bétheny ;

« Que dans le trajet, la voiture a dû subir des arrêts pour réparations et avaries diverses et qu'en fait S... est arrivé à Reims le 20 septembre entre midi et deux heures et à sept heures sur le terrain, but de son voyage ; que S..., qui n'a vendu ses marchandises que durant la seule journée du 21 septembre, assigne la Société P... et lui réclame 2 500 francs de dommages-intérêts pour le préjudice qu'il dit avoir éprouvé, tant pour le retard apporté à l'exécution de ses projets et qu'il impute au mauvais fonctionnement de la voiture, qu'en raison de la détérioration de ses marchandises et de la perte qui en aurait été la conséquence ; que, de son côté, la Société P... réclame à S... 650 fr. 15, pour prix de la location de la voiture et remboursement des fournitures d'essence ;

« Sur la demande de S...

« Attendu que la voiture a effectué le voyage jusqu'au bout ; qu'elle ne peut donc être considérée ainsi que l'allègue S... comme impropre à l'usage auquel elle était destinée ;

« Que cependant, s'il n'est pas justifié que la Société P... se

soit engagée à amener S... à Reims en un temps déterminé, il est constant que S... était en droit d'exiger de la voiture louée par lui un fonctionnement régulier et normal ;

« Que, surtout dans la première partie du trajet, des arrêts trop fréquents ou prolongés ont entravé le voyage de S..., fait qui ne se fût pas produit si la voiture eût été en état irréprochable ;

« Que S... a éprouvé un trouble dans la jouissance qu'en représentation de son prix de location la Société P... devait lui procurer, et qu'il a droit de ce chef à une indemnité ;

« Que le Tribunal estime que cette indemnité doit être équitablement fixée à 230 francs :

« Que, d'autre part, S... ne démontre aucunement que l'usage commercial auquel il lui a plu de faire servir la voiture ait été de la part de la Société l'objet d'aucune convention de nature à engager sa responsabilité ;

« Que S... ne peut valablement réclamer à la Société P... aucuns dommages-intérêts du chef de la mévente des marchandises et qu'il n'y a pas lieu de rechercher si, en réalité, il a éprouvé un préjudice ;

« Que la demande doit être accueillie à concurrence de 250 francs ;

« Sur la demande de la Société :

« Attendu qu'il appert de l'instruction que S... a renvoyé le mécanicien de Reims, le 21 septembre au soir, en lui ordonnant de rentrer directement à Paris et seul dans la voiture avec les marchandises ;

« Que celui-ci a mis quatre jours pour effectuer le retour et n'est rentré que le 25 septembre ;

« Que la voiture est donc restée hors des magasins pendant huit jours, soit du 18 au 25 septembre ;

« Attendu qu'il est évident que le mécanicien a mis un temps exagéré pour rentrer à Paris et qu'il est constant qu'il aurait dû en tout cas être de retour dans la journée du 23 ; que, bien que ce mécanicien ait été mis au service de S..., il avait en fait la responsabilité de la conduite de la voiture pour le compte de la Société dont il restait le préposé et le

représentant; que l'on doit reconnaître qu'en renvoyant le mécanicien à Paris, S... mettait fin au contrat de louage, sauf le temps normal du retour pour lequel la Société P... ne peut légitimement lui compter quatre journées ; qu'il y a lieu de supprimer deux jours de location ;

« Qu'il est réellement dû six jours de location à 70 francs, prix contractuel, soit 420 francs, sur lesquels la Société ayant reçu 150 francs, à compte, il reste à son crédit 270 francs ; que, d'autre part, la dépense normale d'essence employée pour le voyage aller et retour et dont le paiement incombe à S..., I faute par lui de justifier du contraire, devait s'élever à 38 fr. 50, ainsi que l'instruction l'établit ;

« Que S... doit donc seulement rembourser à la Société qui en a fait l'avance cette somme de 38 fr. 50, sans qu'il y ait lieu de lui faire supporter le supplément de dépense que la Société dit avoir fait de ce chef ;

« Que la Société P... ressort donc créditrice en totalité de 308 fr. 50, à concurrence desquels il échet de faire droit à la demande ;

« Par ces motifs, « Vu le rapport de l'arbitre, « Le Tribunal, jugeant en premier ressort, « Condamne la Société anonyme des automobiles P..., par les voies de droit, à payer à S... la somme de 250 francs à titre de dommages-intérêts ;

« Condamne S..., par les voies de droit, à payer à ladite Société la somme de 308 fr. 50, avec intérêts de droit;

« Dit que ces condamnations se compenseront dans les termes de droit ; déclare les parties respectivement mal fondées en le surplus de leurs demandes ; les en déboute respectivement ;

« Et, vu les circonstances de la cause, fait masse des dépens qui seront supportés par moitié par chacune des parties. » (Trib. de com. de la Seine, 14 avril 1902.)

**180.** C'est un procès du même genre que M. de M... a intenté à M. N..., mais il a été moins heureux que M. S... dont

nous venons de citer le cas, parce que, il est vrai, les conventions qu'il avait passées avec son loueur lui étaient moins favorables.

M. de M... avait loué à M. N..., directeur d'une société faisant la location d'automobiles industrielles, un camion, moyennant le prix de 75 francs par jour, dans le but de transporter des alevins.

Le camion étant revenu au bout de onze jours, M. N... faisait présenter sa facture, et, ne pouvant en obtenir le paiement, portait sa réclamation devant le tribunal de la Seine.

M. de M... opposait à cette réclamation que son loueur n'avait exécuté la convention, ni comme vitesse moyenne, ni comme durée de travail journalier, ni comme charge transportée; et il offrait une somme que M. N... jugeait insuffisante, prétendant qu'il n'avait pris aucune garantie de transport et que le mécanicien étant aux ordres de M. de M..., celui-ci aurait dû renvoyer le camion dès qu'il s'était aperçu qu'il ne lui rendait pas les services qu'il en attendait.

Par jugement en date du 21 février 1903, le tribunal de commerce de la Seine a repoussé les arguments développés par M. de M... et l'a condamné à payer la plus grande partie des sommes réclamées par M. N...

« Attendu, a-t-il dit, qu'il ressort des pièces produites et de l'instruction que la voiture donnée en location à de M... a fourni à ce dernier, pendant un certain nombre de jours, un service utile; que, si certaines irrégularités ont été relevées dans la marche, elles étaient de celles que de M... pouvait et devait prévoir dans l'état actuel de l'automobilisme ; qu'il avait d'ailleurs été convenu que même l'arrêt complet ne pouvait donner lieu à des dommages-intérêts... » (Trib. de com. de la Seine, 21 février 1903.)

181. Sur la responsabilité civile du loueur :

Il avait déjà été jugé, avant qu'il ne fût question des loca-

tions d'automobiles, le 26 juin 1895, par le tribunal de la Seine, que le loueur doit être responsable des accidents causés par le cheval d'une voiture qu'il a louée au mois, lorsque, en même temps que le cheval et la voiture, il a fourni le cocher. (*La Loi* du 25 octobre 1895.)

Cette jurisprudence est d'ailleurs celle unanimement appliquée par le tribunal de la Seine à l'occasion des innombrables accidents de voitures qui se produisent dans la circulation parisienne. H

D'autres décisions sont intervenues depuis en matière d'automobile. C'était, le 31 janvier 1900, un jugement du tribunal correctionnel de la Seine mettant hors de cause M. de C..., poursuivi comme responsable d'un mécanicien qui lui avait été fourni par un constructeur ; les juges n'ont retenu que ce dernier, « attendu, ont-ils dit, que L..., le constructeur, doit seul être déclaré civilement responsable parce que le mécanicien, auteur de l'accident, était son employé, qu'il le payait lui-même et que lui seul pouvait en connaître le mérite et la valeur; attendu que de C... ne saurait être retenu comme responsable puisqu'il n'avait pas d'instructions à donner au mécanicien... »

182. C'était aussi, dans le même sens, un jugement rendu en faveur de Mlle Otero. La jolie « étoile » avait loué au mois « une automobile avec son conducteur » ; et ce conducteur ayant blessé quelqu'un, Mlle Otero était poursuivie comme civilement responsable. Le tribunal a estimé que seul le loueur devait être déclaré civilement responsable, « attendu, a-t-il dit, que le mécanicien est le véritable préposé du loueur qui a fourni la voiture et le conducteur » ; et les juges ajoutaient : « Attendu, au surplus, qu'il est établi que la demoiselle Otero n'était pas dans l'automobile au moment de l'accident », ce qui peut laisser croire que, si elle y avait été, ils auraient peut-être songé à en décider autrement.

183. Dans le même sens encore, et plus implicite, le jugement rendu le 23 février 1905, en faveur d'une autre de nos actrices parisiennes, Mme Réjane, et dont voici le texte complet:

« Le Tribunal,

« En ce qui concerne l'accident :

« Attendu que, le 3 avril 1904, vers cinq heures un quart du soir, à Paris, le sieur N..., monté sur une bicyclette, descendait l'avenue Daumesnil, lorsque à la hauteur de la mairie du douzième arrondissement, tenant sa droite, il fut pris en l'écharpe par la partie gauche d'une automobile ;

« Attendu que cette voiture automobile, conduite par le sieur A..., descendait également à droite l'avenue Daumesnil ; qu'elle marchait à une vive allure, et qu'elle blessa, en le renversant, le sieur N... aux jambes;

« Attendu que la responsabilité de cet accident incombe entièrement à la maladresse et à l'imprudence du sieur A..., conducteur de la voiture automobile, qui la faisait marcher à une trop grande vitesse, et qui eut en outre le tort, au lieu de doubler la bicyclette à gauche, de vouloir la doubler à droite, alors surtout qu'il n'existait pas un espace suffisant entre la bicyclette et le trottoir ;

« Attendu que ces faits constituent, à la charge d'A..., le délit de blessures par imprudence prévu et puni par l'article 320 du Code pénal, et qu'il en est résulté pour N... un préjudice dont réparation lui est due;

« En ce qui concerne la responsabilité civile :

« Mais, attendu que la difficulté s'élève quand l'on vient à aborder la question de savoir quelle personne doit être déclarée responsable des actes du sieur A..., wattman, observation faite que la victime, le sieur N..., a assigné tous les intéressés comme tenus solidairement envers lui, au point de vue pénal, de la faute de leur préposé ; mais il est utile de savoir quel sera l'obligé définitif : sera-ce Porel en qualité de mari ; Réjane, comme propriétaire de la voiture, ou la maison G..., G... et V..., comme patron du wattman?



« Attendu que le Tribunal, avant de rechercher quelle personne devra encourir définitivement la responsabilité civile, doit, tout d'abord, poser quelques idées générales, qui faciliteront cette recherche ; et qu'il convient de reconnaître, comme notions admises, les principes suivants : « Les personnes que l'on emploie accidentellement, et qui sont louées à celui qui s'en sert, par leur maître ou patron, ne sont pas des préposés, au regard de celui qui les a ainsi louées, pour un service déterminé. Ainsi, lorsque l'on loue une voiture de louage, la responsabilité de l'accident, arrivé par le fait du cocher ou des chevaux donnés à louage, incombe à l'entrepreneur qui les a loués et non à la personne qui les a pris à bail. Il n'y a d'exception que dans le cas où cette dernière personne a contribué à l'accident, par des ordres particuliers ou quelque autre fait du même genre. Le cocher, quoique obéissant aux ordres du client, pour l'usage à faire de l'attelage, reste soumis aux instructions et à l'autorité du loueur, pour la façon de le conduire et d'éviter les accidents » ;

« Attendu que le patron est également tenu de la responsabilité civile, s'il tire bénéfice du louage de service du préposé qu'il met à la disposition de sa clientèle, moyennant une rémunération qu'il perçoit lui-même : car il agit alors comme un véritable entrepreneur ;

« Attendu, en ce qui "concerne le service d'A..., qu'il ressort : 1° des notes d'audience, et 2° du certificat de montage, les renseignements suivants : 1° des notes d'audience : « J'ap-partiens, dit-il, à la maison G..., j'étais payé par elle. Ma maison m'avait mis à la disposition de la dame Réjane, pour lui livrer la voiture et pour la conduire, jusqu'à ce que je lui aie trouvé un mécanicien. Ma maison me paye 1 fr. 25 l'heure ; j'ignore ce que paye le client » ; et 2° du certificat de montage, le complément des renseignements ci-après, duquel il résulte : qu'A... a été mis au service de la dame Réjane à partir du 1<sup>er</sup> avril 1904, et qu'il y est resté quinze jours entiers, étant rentré à l'atelier le 15 avril 1904, à midi, mais toujours payé par la maison ;

« Attendu que le sieur A... déclare ne pas connaître la

rémunération que la maison fait payer à ses clients, sur les louages de service, mais qu'il pense, néanmoins, que cette rémunération doit être supérieure à celle que la maison donne elle-même à son préposé ;

« Attendu que, du reste, il semble résulter de la comparaison de la feuille d'audience et du certificat de montage une différence de prix, puisque, d'après les notes d'audience, la maison paye à À... 1 fr. 25 de l'heure, tandis que le certificat de montage est ainsi conçu : « Nos monteurs, travaillant au dehors, sont payés à raison de 1 fr. 75 l'heure par journée de dix heures », d'où une différence de 50 centimes par heure ;

« Attendu que, ces principes étant posés, le Tribunal n'a plus qu'à examiner quelle est la personne qui, selon lui, doit supporter, d'une façon définitive, la responsabilité civile : sera-ce Porel, la dame Réjane, ou la maison C... ?

« 1° Porel : attendu que le sieur A... n'a jamais été au service de Porel, ni comme employé, ni comme préposé à un titre quelconque ; que l'automobile, conduite par le sieur A..., n'a point et n'a jamais été la propriété du sieur Porel, mais appartient à la dame Réjane, épouse contractuellement séparée de biens de Porel, et ayant une résidence personnelle séparée, en vertu d'une ordonnance de M. le président du tribunal civil de la Seine ;

« Attendu que, dans ces conditions, Porel doit donc être purement et simplement mis hors de cause ;

« 2° La dame Réjane-Porel : attendu qu'il est bien constant que la dame Réjane-Porel était dans une automobile, conduite par le sieur A..., le 5 avril 1904, au moment de l'accident; mais qu'il ressort des documents de la cause et des débats qu'elle n'a donné aucun ordre, de quelque nature que ce soit, et qu'en conséquence, elle ne peut être déclarée responsable d'un wattman qui lui est simplement prêté, qu'elle n'a pas seule à son service, et qu'elle ne rémunère même pas elle-même ;

« 3° La maison C... : attendu qu'il est acquis aux débats que c'est la maison C..., G... et V... qui a mis à la disposi-

tion de la dame Réjane watlman A..., pour diriger son automobile, pendant le temps qui lui serait nécessaire, à l'effet de choisir un mécanicien à sa convenance ; que le sieur A... est donc resté, auprès de Réjane le préposé de la Société ; qu'il ne touchait, du reste, aucun salaire des mains de Réjane, mais continuait, au contraire, à être rétribué par la maison C..., G...,et V... ;

« Attendu que cette maison, appelée à tirer un bénéfice de, la mise à la disposition du sieur A..., au profit de la dame Réjane, doit être considérée comme un véritable entrepreneur et, par suite, déclarée civilement responsable des actes de son préposé ;

« Attendu que, dans ces circonstances, c'est bien la Société C...,G... et V... qui doit être reconnue civilement responsable des actes du sieur A..., son wattman ;

« Par ces motifs,

« Faisant à A... application de l'article 320 du Code pénal, le condamne à trois jours de prison, avec sursis, et 50 francs d'amende ;

« Statuant sur les réparations civiles, met purement et, simplement hors de cause Porel et la dame Réjane ;

« Et, attendu que le Tribunal puise dans les documents de la cause les renseignements suffisants pour déterminer la réparation du préjudice causé, fixe a 1500 francs l'indemnité due à N... ;

« En conséquence, condamne solidairement A... et la Société C..., G... et Y... à payer à N...,à titre de dommages-intérêts, la somme de 1 500 francs ;

« Et condamne solidairement le sieur A... et la Société C..., G... et V..., à titre de supplément de dommages-intérêts, en tous les dépens, qui comprendront les frais, tant de l'action principale que les actions subsidiaires. » (Trib. corr. de la Seine, 11<sup>o</sup> Ch., 23 février 1905.)

184. Signalons en outre, comme consacrant les mêmes principes, le jugement rendu par la huitième chambre du tribunal correctionnel de la Seine, le 22 février 1905.

La maison R. B... avait fourni, à titre de location, à M. T..., un mécanicien chargé de conduire l'automobile appartenant à ce dernier. Le mécanicien avait, en fait, reçu de la maison R. B... l'indication de l'itinéraire à suivre, en sorte qu'il n'avait aucun ordre à recevoir du propriétaire de la voiture, quant à sa direction et sa manœuvre. I

Un accident étant survenu en cours deroute, le mécanicien B... était poursuivi devant le tribunal correctionnel pour blessures par imprudence.

Le parquet avait cité, comme civilement responsable du fait de ce mécanicien, M. T..., propriétaire de la voiture, M. Y..., qui se trouvait avec lui dans l'automobile, et M. R. B..., le locateur ayant fourni le mécanicien à M. T...

Le tribunal a statué en ces termes :

« Le Tribunal,

« Attendu qu'il résulte de l'information et des débats que, le 28 mai 1904, vers une heure de l'après-midi, sur la route de Paris, près de Chartres, une voiture automobile où se trouvaient la dame et le sieur G... longeait le trottoir de droite à une allure modérée, qu'elle a été heurtée à l'arrière par la voiture automobile que conduisait le prévenu B... à une grande vitesse ;

« Attendu qu'à la suite de ce choc, les époux G... ont été blessés, la dame G... plus gravement ;

« Attendu que les trois témoins de l'accident qui suivaient la route de Chartres à Paris, ont déposé que l'automobile de B... marchait rapidement en décrivant des zigzags qui leur ont fait pressentir le choc ; que, de plus, ni avant de passer, ni au moment où il a passé près de l'automobile des époux G..., B... ne s'est annoncé par un avertissement ;

« Attendu que les blessures des sieur et dame G... ont été occasionnées par l'imprudence et la maladresse de B... et par son inobservation des règlements ;

« Attendu que cet inculpé a ainsi contrevenu aux dispositions de l'article 419 du Code pénal ;

« Le condamne à six jours d'emprisonnement et 50 francs d'amende ;

« Sur la responsabilité :

« Attendu que R. B..., des anciens établissements G. R...J a loué, pour les employer au profit de la clientèle de sa maison, les services de B..., comme wattman ;

« Attendu que, dans la matinée du 28 mai 1904, la maison R. B... a chargé B... de conduire l'automobile de T... ;

« Attendu que, d'après ses propres explications fournies à l'audience, ce wattman a reçu dans la matinée du jour précité, d'un sieur R..., contremaître de la maison R. B..., une feuille de route mentionnant l'itinéraire à suivre; mais que T... n'avait ni ordres ni instructions à donner pour la direction et la manœuvre de l'automobile; attendu que l'accident ci-dessus constaté ayant été occasionné par la manœuvre imprudente, maladroite et contraire aux règlements du wattman B... dans les fonctions auxquelles il avait été préposé par le loueur R. B..., ce dernier doit être déclaré civilement responsable suivant les termes de l'article 1384 du Code civil ;

« Par ces motifs,

« Met hors de cause V... et T... ;

« Déclare R. B... civilement responsable. » (Trib. corr. de la Seine, 8<sup>o</sup> Ch., 22 février 1905.)

185. Sur la responsabilité du loueur envers son propre locataire :

Mme de B... avait passé avec la Société X... une convention aux termes de laquelle cette société devait la faire prendre par une automobile à Nancy et l'amener en deux jours à Paris.

L'automobile, conduite par un mécanicien de la Société, se présentait bien à l'heure convenue, mais le voyage s'effectuait dans les plus déplorables conditions. Tout d'abord, une panne grave obligeait Mme de B... à séjourner pendant un certain

temps en route: puis à peine repartie, la voiture faisait panache et allait se précipiter dans un fossé d'où la voyageuse ne se relevait que grièvement blessée.

Mme de B... poursuivit alors la Société X... comme responsable, et le tribunal, retenant contre cette société à la fois le fait d'avoir fourni une voiture défectueuse et le fait d'avoir été cause, par son mécanicien, des blessures survenues à sa locataire, la condamna à payer à celle-ci la somme de 8 000 francs à titre de dommages-intérêts. Voici la partie intéressante du jugement :

« Le Tribunal,

« Attendu que la convention contient non seulement l'obligation de transporter dame de B..., mais encore l'obligation corollaire de lui fournir une voiture dans un état de force et d'entretien la rendant capable de faire sans encombre la route prévue avec engagement exprès et explicite de fournir également un conducteur de toute confiance et connaissant admirablement son moteur ;

« Que les faits démontrent à l'évidence que la Société n'a pas rempli l'obligation qu'elle avait prise;

« Qu'en effet, à peine le moteur en route, un accident au carburateur a nécessité un arrêt à Saint-Dizier, et une réparation dont le coût a été acquitté par dame de B... ;

« Que les conséquences de cet accident furent aggravées par l'inexpérience du mécanicien, lequel négligea d'abord de prendre au départ la précaution d'ajouter à l'eau destinée au refroidissement du cylindre, un liquide pouvant en retarder la congélation ; qu'obligé, lorsque l'accident survint, à un arrêt prolongé pour en reconnaître la cause, il ne fit point la vidange de l'eau pour conjurer les effets désastreux de la gelée ; qu'il en résulta un éclatement des conduits de circulation qui a aggravé et prolongé singulièrement la durée de la réparation ;

« Qu'il n'est pas démontré, ainsi que le prétend le mécanicien, que dame de B... ait exigé après l'arrêt de Saint-

Dizier la continua lion du voyage malgré le brouillard qui aurait régné à ce moment ; qu'en fût-il ainsi, la responsabilité de la Société n'en existerait pas moins, qu'ayant la responsabilité de la conduite de la voiture, son préposé devait s'opposer à la continuation du voyage si, ainsi qu'il le prétend, l'état de l'atmosphère constituait un danger; que la chute de la voiture a été provoquée par le manque de sang-froid ou l'inexpérience du mécanicien ;

« Que dans ces conditions, à n'en pas douter, dame de B... fait la preuve de la faute contractuelle de la Société et quasi délictuelle du préposé de celle-ci; que, dès lors, la Société doit être tenue, à raison de sa propre faute et comme res-ponsable de son préposé, à la réparation du dommage subi par dame de B... ;

« Et attendu qu'en tant que constituant la Société, la faute des défendeurs a été commune ; que, dès lors, il y a lieu de les condamner conjointement et solidairement;

« Et attendu que le Tribunal possède les éléments suffisants pour fixer, toutes causes confondues, l'importance du dommage causé à dame de B... tant en raison des dépenses faites par elle, que du préjudice matériel qu'elle a subi à la somme de 8000 francs, à concurrence de laquelle il convient d'accueillir la demande ;

« Par ces motifs,

« Condamne la Société à payer à dame de B... la somme de 8000 francs à titre de dommages-intérêts. » (Trib. de com. de la Seine, 13 mars 1905.)

186. Les deux décisions dont voici le sommaire ont été rendues à l'occasion de locations de bicyclettes; elles n'en pré-sentent pas moins un grand intérêt pour les locataires d'auto-mobiles ; c'est à ce titre que nous lès citons ici :

« Un père ne saurait être tenu de payer la valeur d'une bicyclette louée par son fils mineur, et non restituée par lui

au loueur, alors que ce dernier n'a demandé au mineur aucune justification de l'autorisation de ses parents. » (Justice de paix de Paris, 6 février 1894 ; *Moniteur des Justices de paix*, 1894, p. 210.)

« Le père est tenu, dans les termes de l'article 1384 du Code civil, de la réparation du dommage causé par son fils mineur à une bicyclette louée par ce dernier. Mais pour l'évaluation de l'indemnité, il convient de tenir compte de la faute que le loueur de bicyclettes a lui-même commise en louant une machine à un mineur, sans s'assurer de l'autorisation du père de celui-ci. » (Justice de paix de Confolens, 16 août 1897 ; *Moniteur des justices de paix*, 1898, p. 26.)

Si c'est une faute pour un loueur de confier une bicyclette à un mineur sans l'autorisation paternelle, combien plus grave serait sa faute de louer dans les mêmes conditions une automobile, et combien dans ce cas-là l'application des principes consacrés par les décisions qui précèdent serait plus justifiée encore!

Enfin n'intéresse-t-elle pas aussi au plus haut point les loueurs, la question relative à la prescription de leurs créances sur laquelle le tribunal de la Seine s'est prononcé dans les circonstances suivantes :

Mme X..., ayant loué une voiture pour un mois à la Société Y..., se voyait au bout de dix-huit mois poursuivie en paiement de sa location. Prétendant alors s'être libérée, sans toutefois pouvoir produire son reçu, elle invoquait la prescription aux termes de l'article 2272 du Code civil qui déclare les actions des marchands, pour les marchandises qu'ils j vendent aux particuliers, prescrites par un an.

Le tribunal a déclaré que la prescription d'un an prévue par



cet article du Code ne peut être invoquée, en matière de location de voiture, les loueurs n'étant pas des « marchands » dans le sens de la loi, mais de véritables entrepreneurs.

La locataire, Mme X..., ne justifiant pas de sa libération, a donc été condamnée à payer les 800 francs, montant du prix de sa location. (Trib. civ. de la Seine, 7<sup>e</sup> Ch., 24 janvier 1905.)

**ANNEXE**

**LES LOIS SUR LES ACCIDENTS  
DU TRAVAIL**  
et leurs applications à l'Automobilisme



## ANNEXE

# LES LOIS SUR LES ACCIDENTS DU TRAVAIL

## et leurs applications à l'Automobilisme

*N. B.* — L'étude qui suit a paru sous la signature de M. Imbrecq dans *la Vie automobile* (n<sup>os</sup> 176-180 et 183) En raison de l'intérêt qu'elle présente pour les industriels, négociants ou adeptes de l'automobilisme, auxquels s'adresse le présent ouvrage, nous croyons utile de la reproduire ici.

I. — Jusqu'au 9 avril 1898, les rapports entre les patrons et leurs ouvriers ou employés étaient, en ce qui concernait les accidents subis par les ouvriers et employés dans leur travail, régis, comme les rapports entre toutes autres personnes, par le Code civil.

Ainsi, un ouvrier était-il blessé au cours d'un travail qu'il accomplissait pour son patron, soit que maçon il tombât du haut d'un échafaudage, soit que charretier il fût écrasé par la voiture qu'il conduisait, soit que mécanicien ou ajusteur dans un atelier de construction, il eût le bras emporté, soit qu'employé de chemin de fer il fût broyé par un wagon, soit qu'artificier il fût aveuglé dans une explosion, ou en toute autre hypothèse, il n'avait contre ce patron aucun autre recours que celui de l'article 1382 du Code civil. Aux termes de cet article, qui constitue le droit commun, l'ouvrier ne pouvait se faire indemniser par son patron ni obtenir la moindre

réparation du mal qu'il subissait que s'il prouvait, d'une façon rigoureuse, comme il faut prouver en justice, la faute du patron, que s'il établissait que si l'accident s'était produit, [c'était parce que son patron avait été coupable ou négligent.

L'accident était-il dû à la faute ou négligence de l'ouvrier lui-même, ou bien devait-il être attribué à un cas fortuit, à un concours de circonstances que le patron n'avait pas dû prévoir, ou bien même, ce qui était le cas le plus fréquent, était-il dû à des causes inconnues? Alors l'ouvrier blessé n'avait droit absolument à aucune indemnité, le patron échappait à toute obligation, demeurait indemne.

L'ouvrier avait-il dans cet accident perdu la vie? Mêmes principes : ses enfants, sa veuve ne pouvaient rien réclamer tant que la faute du patron n'était pas prouvée.

11. — La loi du 9 avril 1898 est venue modifier complètement tout cela. Elle a pris sous sa protection plusieurs catégories d'ouvriers et d'employés, notamment ceux, dit-elle dans son article 1<sup>er</sup>, qui sont occupés « dans toute exploitation ou partie d'exploitation dans laquelle il est fait usage d'une machine mue par une force autre que celle de l'homme ou des animaux ».

Elle a, à l'égard de ces ouvriers que leurs professions exposent à des dangers particuliers, plus fréquents ou plus graves, établi une législation nouvelle. Elle a décidé que tous ces ouvriers, quand ils seraient blessés, n'auraient plus besoin, pour être indemnisés, de faire la preuve que leurs patrons étaient en faute. « Faire la preuve » en justice est quelque chose de fort difficile et de fort délicat, car dame Thémis ne se contente pas de racontars et ne se laisse pas facilement convaincre. Or, ces ouvriers en sont désormais dispensés ; il leur suffit maintenant de prouver qu'ils ont été blessés par le fait ou à l'occasion du travail pour que, de droit,

leurs patrons soient tenus de les indemniser dans une mesure que la loi détermine elle-même et qui peut, en certains cas, notamment dans le cas où l'accident entraîne, soit la mort, soit une incapacité absolue de travail, atteindre de fortes proportions. D'après ce nouveau droit, quand même il serait certain que l'accident ne serait pas dû à la faute du patron, que celui-ci n'aurait rien à se reprocher, quand même il serait certain que l'accident est attribuable à une faute de l'ouvrier, le patron ne pourrait échapper à l'obligation d'indemniser son ouvrier; à peine la loi consent-elle à diminuer l'indemnité mise à la charge du patron, lorsque la faute de l'ouvrier a été très grave, « inexcusable », dit le texte.

La situation ancienne et la nouvelle peuvent donc se résumer ainsi : avant la loi de 1818, un ouvrier blessé ne pouvait exiger de son patron une indemnité que si l'accident était dû à la faute du patron; depuis l'intervention de cette loi, l'ouvrier blessé peut, quelles que soient les circonstances de l'accident, contraindre son patron à l'indemniser.

III. — Cette loi a soulevé beaucoup de discussions et donné lieu à d'innombrables procès. Quoi d'étonnant à ce que l'automobile, aujourd'hui si répandue, y ait été mêlée?

La première question qui fut posée aux tribunaux fut celle de savoir si un mécanicien d'automobile, par le seul fait qu'il est préposé à la conduite d'une automobile, est fondé à invoquer à son profit la loi du 9 avril 1898 et doit en bénéficier; en d'autres termes, s'il suffit qu'un particulier quelconque possède une automobile et ait à son service un mécanicien pour qu'il se trouve assujéti à cette loi moderne si rigoureuse pour les patrons et se voie ainsi dans l'obligation d'indemniser son mécanicien chaque fois que celui-ci se sera blessé au cours ou à l'occasion de son travail.

Un mécanicien victime d'un accident, d'ailleurs léger, avait

soutenu cette thèse devant le tribunal civil de la Seine et poursuivi son patron en vertu de la loi du 9 avril 1898; il disait : « Mon métier consiste à faire usage d'une machine mue par une force autre que celle des hommes ou des animaux, puisque je suis préposé à la garde et à la direction d'une automobile ; je suis donc protégé par la loi et ai droit à la rente que cette loi prescrit et impose au patron. »

Le tribunal a rejeté bien loin cette prétention, en disant que la loi de 1898 ne vise que les ouvriers ou employés « occupés à une exploitation ou partie d'exploitation », ce qui; n'est pas le cas d'un mécanicien placé au service d'un particulier. C'est d'ailleurs une affaire aujourd'hui entendue et sur laquelle la jurisprudence a été unanime et ne doit même plus, croyons-nous, être appelée à se prononcer : *un particulier n'est pas, par le fait même qu'il possède une automobile et a sous ses ordres un mécanicien, assujetti à la loi sur les accidents du travail.*

Par conséquent, un chauffeur quelconque, propriétaire d'une automobile, s'il n'est ni commerçant, ni industriel,— nous verrons plus loin ce qu'il faut penser des commerçants et des industriels, — n'a pas à se soucier de cette loi, et notamment n'a nul besoin de s'assurer pour parer aux éventualités qui peuvent en découler; il est, vis-à-vis de son mécanicien, sous l'empire du droit commun, c'est-à-dire qu'au cas où ce mécanicien se sera blessé, il ne sera tenu de l'indemniser que si c'est par sa faute, à lui patron, que l'accident est arrivé.

Ainsi, le patron conduisait-il lui-même l'automobile, a-t-il par maladresse fait verser la voiture et dans sa chute le mécanicien a-t-il été blessé? Le patron alors est responsable vis-à-vis du mécanicien : il l'est envers ce mécanicien comme il le serait envers toute autre personne à qui il aurait pu causer préjudice, et il devra l'indemniser, le dédommager, en vertu de l'article 1382 du Code civil ainsi conçu :

*Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.*

Que si, au contraire, le mécanicien se blesse lui-même, par sa propre faute ou fortuitement, soit en conduisant mal la voiture, soit en la démontant ou en la nettoyant maladroitement, soit en provoquant quelque explosion au moment où il verse lui-même l'essence, ou dans toute autre hypothèse à laquelle le patron est demeuré étranger, alors le patron ne sera tenu d'aucune obligation, et le mécanicien n'aura aucun recours possible contre lui.

IV. — Mais il n'y a pas que les propriétaires ou rentiers qui possèdent des automobiles, et nous savons que ce mode de locomotion est aujourd'hui de plus en plus pratiqué par un grand nombre de commerçants ou industriels.

Voyons donc quelle est la situation de l'industriel ou du commerçant qui possède une automobile et a sous ses ordres un mécanicien? Jouit-il, au point de vue de la responsabilité en cas d'accident survenant à ce mécanicien, de la même immunité que le simple propriétaire dont nous venons de parler, ou bien ne subit-il pas le sort du patron que régit la loi de 1898?

Il y a lieu de distinguer.

Si notre chauffeur ne se sert de sa voiture que pour son agrément personnel, ou pour l'agrément de sa famille, ou même pour des affaires étrangères à son commerce ou à son industrie, par exemple pour aller à la campagne surveiller ses vignes ou pour se rendre dans ses propriétés, il n'est pas soumis à la loi sur les accidents du travail, sa situation est la même que celle du particulier que nous avons envisagée plus haut. Si au contraire, il s'en sert pour son commerce ou son



industrie, il est soumis à cette loi et devra, en cas d'accident survenant à son mécanicien, indemniser celui-ci. Tel est l'avis qu'a émis le comité consultatif des assurances contre les accidents du travail. Saisi par le ministre du commerce d'une communication tendant à l'interprétation de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 9 mars 1898 en ce qui concerne les voitures automobiles, il a déclaré que « l'usage des voitures automobiles comporte assujettissement à la loi, lorsque ces voitures font partie d'une entreprise de transport ou d'une exploitation industrielle, ou bien lorsqu'elles sont employées par une exploitation commerciale ou agricole ».

Ainsi un commerçant, ou un établissement commercial, fait-il livrer ses marchandises par des voitures automobiles? Il est soumis à la loi de 1898, et ceux de ses mécaniciens qui seront blessés au cours de leur travail auront droit aux rentes ou indemnités prévues par cette loi.

Un industriel fait-il servir sa ou ses automobiles aux besoins de son industrie, soit que, constructeur, il les destine à subir les essais ou apprentissages des clients, soit qu'il les emploie au transport de pièces détachées ou même tout simplement qu'il en fasse un objet de réclame? Il est lui aussi soumis à la loi, car ses automobiles font alors partie de son matériel et, même en dehors des ateliers, sont considérées comme étant en quelque sorte le prolongement de ceux-ci.

Le loueur d'automobiles, lui, aura une double raison de se voir assujetti à la loi, d'abord parce qu'il fera servir ses voitures à une exploitation commerciale, ensuite parce qu'il se livre à une véritable entreprise de transport, ce que la loi vise tout spécialement. C'est ainsi que les loueurs de voitures publiques ou fiacres sont eux-mêmes soumis à cette loi dont, aux termes d'une jurisprudence qui fut longtemps discutée] mais qui est aujourd'hui constante, bénéficient tous nos cochers parisiens.

Si les automédons, conducteurs de nobles bêtes, sont admis à jouir d'un tel avantage, à plus forte raison les wattmen de tramways mécaniques et les mécaniciens au service de loueurs d'automobiles.

\*

V. — Parfois des difficultés surgiront sur le point de savoir si tel industriel ou commerçant dont le mécanicien a été blessé doit être considéré ou non comme faisant servir son automobile à l'exercice de son exploitation, et si, par conséquent, il tombe ou non sous le coup de la loi de 1898 et doit ou non indemniser son mécanicien. Et cela ne sera pas toujours facile à déterminer, surtout si, de part et d'autre, il ne règne pas une entière bonne foi et si chacun des adversaires, patron et mécanicien, s'efforce d'obtenir à tout prix gain de cause.

Ainsi je suppose un patron qui a coutume de se faire amener tous les jours à son usine ou à ses bureaux en automobile et de se faire reconduire de même à son domicile. Cela n'a pas pour effet de l'assujettir à la loi de 1898. Mais il est arrivé que, de temps en temps, il a profité de ce qu'il avait là sa voiture pour se rendre, en compagnie de son contre-maître, chez des clients, ou bien qu'un jour ou l'autre il s'est avisé de faire porter à la gare, dans cette automobile, quelques colis urgents, ou bien qu'une fois il a chargé son mécanicien de conduire à tel ou tel endroit, par exemple sur les chantiers, certains de ses ouvriers. Cela va-t-il suffire pour faire de notre chauffeur un patron soumis à la loi? Est-ce que le voilà, pour ces quelques dérogations à ses habitudes, pour ces petits profits qu'il a eu l'idée de tirer de sa voiture dans l'intérêt de ses affaires, placé tout à coup sous un régime d'exception qui ne semble pas créé pour lui et auquel il pensait échapper? Son mécanicien, intéressé à invoquer le bénéfice de la loi sur les accidents du travail,

dira : oui, et peut-être ne craindra pas d'exagérer. Il dira, par exemple, que l'automobile de son patron servait constamment à l'exploitation industrielle ou commerciale. Le patron soutiendra la négative, et c'est ainsi qu'une instance judiciaire pourra naître<sup>1</sup>.

En un tel cas, les tribunaux ont un entier pouvoir d'appréciation. Ils ont à dire, d'après les circonstances de la cause et d'après les éléments qu'ils ont pu recueillir aux débats, s'ils estiment que le patron devra être considéré ou non comme faisant servir son automobile à ses affaires commerciales ou industrielles. Pour cela, ils ne craindront pas, lorsque cela leur paraîtra utile, — et c'est là un moyen auquel recourent très volontiers nos juridictions parisiennes et notamment la cour d'appel, — de procéder à des enquêtes au cours desquelles on interroge les ouvriers ou employés de l'usine, les voisins et tous ceux qui peuvent éclairer la justice, et même à des confrontations entre les deux plaideurs, le patron et le mécanicien.

D'une façon générale, il suffira que l'automobile serve, habituellement, un tant soit peu, au commerce ou à l'industrie, pour qu'il y ait lieu à application de la loi de 1898 ; mais il ne suffit pas pour cela, à notre avis du moins, de quelque fait isolé, et tout à fait exceptionnel et contraire aux habitudes du propriétaire de la voiture.

#### VI. — Une question intéressante et qui se rattache à notre étude est celle de savoir si les conducteurs de voitures de

1. Jo n'ignore et ne méconnais pas que beaucoup de maîtres ont à cœur de dédommager leurs mécaniciens dès que ceux-ci sont blessés, et ce, sans y être contraints, sans attendre qu'une loi les y oblige et simplement par esprit d'humanité ou de reconnaissance envers de fidèles serviteurs. J'envisage plutôt ici le cas du maître qui, soit pour échapper à des charges parfois très lourdes, soit parce qu'il a à se plaindre de son mécanicien, soit parce qu'il estime que celui-ci a été victime de sa propre faute, ou pour toute autre raison, ne croit pas devoir s'exécuter.

course, blessés en cours d'épreuves, peuvent bénéficier de la loi du 9 avril 1898.

Cette question n'a peut-être pas une très grande portée pratique en ce sens que les maisons de construction intéressées à la course auront généralement passé avec leurs coureurs des contrats prévoyant le cas d'accident et se seront engagées à les dédommager, ou bien que ceux-ci ne se seront pas embarqués dans une entreprise aussi périlleuse sans s'être, au préalable, fait couvrir par des assurances d'ailleurs généralement fort onéreuses.

Elle présente du moins un grand intérêt théorique et juridique, et je comprends que certain juriste ait déjà été tenté de la traiter.

Dans une étude publiée par le *Journal de l'Automobile*<sup>1</sup>, M. Schayé déclare qu'en matière de courses d'automobiles, il y a lieu de distinguer trois catégories de coureurs : les sports-men qui courent sur leurs propres voitures, les sportsmen qui courent sur des voitures appartenant à des constructeurs, et les ouvriers ou employés courant sur des voitures de leurs maisons ; et il soutient avec raison que les deux premières catégories ne sauraient prétendre à bénéficier de la loi de 1898 sur les accidents du travail, parce que les gentlemen qui les composent sont généralement des amateurs courant plus, pour la gloire que pour le gain, et que leur situation n'a rien de commun avec celle des ouvriers ou employés, auxquels seuls s'applique cette loi.

En ce qui concerne la troisième catégorie, celle d'employés de constructeurs pilotant les voitures de leurs patrons, je suis d'accord avec M. Schayé pour affirmer qu'ils sont bien en droit d'invoquer la loi du 9 avril 1898 et, en cas d'accident, de se faire indemniser par l'allocation d'une rente.

1. *Journal de l'Automobile* des 1<sup>er</sup>, 2, et 3 février 1905, étude de M. Paul-Adrien Schayé, intitulée : « Les conducteurs de voitures de course peuvent-ils bénéficier de la loi sur les accidents du travail? »

Je serai même plus affirmatif encore que mon confrère. Celui-ci, en effet, semble apporter au principe qu'il émet deux réserves au sujet desquelles il s'en rapporte d'ailleurs à l'appréciation d'une jurisprudence qui est encore à naître.

D'une part, il se demande si un monsieur, habituellement non soumis à la loi de 1898, tombe sous le coup de cette loi par le seul fait qu'il engage une voiture en course, si par exemple l'intermédiaire qui n'a pas d'usine, que sa profession n'assujettit pas à la loi et qui, dans un but de réclame, charge un mécanicien de conduire à la victoire une des voitures dont il a la représentation, va par ce fait même se trouver assujetti ; et il semble penser qu'il ne doit pas en être ainsi.

D'autre part, M. Schayé estime que les patrons qui font courir ne sont responsables et tenus aux obligations prescrites par la loi de 1898 que dans une certaine mesure, et que, si les mécaniciens qui pilotent leurs voitures font, au cours de la course, preuve de maladresse ou d'imprudence, leurs patrons se trouvent ainsi déchargés.

Je suis, sur ces deux points, d'avis différent.

D'une part, j'estime que quiconque fait courir dans un but de lucre ou simplement de réclame, devient assujetti à la loi, parce que son automobile concourt ainsi, sert, est employée à une exploitation commerciale, et qu'il tombe dès lors sous le coup de l'interprétation fournie par le comité consultatif, que j'ai citée plus haut.

D'autre part, il me semble que les maladresses ou imprudences commises, en cours d'épreuves par les mécaniciens ne doivent, pas avoir pour effet de dégager la responsabilité des patrons. Sans doute, l'employé lancé sur la route jouit, loin des ateliers ; loin de l'œil du maître, de toute liberté et de toute initiative, et il peut paraître fort rigoureux que ce maître ait à répondre d'un préposé dans de telles conditions. Mais n'en est-il pas de même dans de très nombreux cas, ou

cependant la responsabilité du patron ne se discute même pas? 11 en est ainsi du maçon qui travaille sur des «achalandages, du couvreur qui grimpe sur des toits, parfois très éloignés de la surveillance de leurs patrons ; de même du mécanicien de chemin de fer qui, lancé à 100 kilomètres à l'heure, peut franchir un signal d'arrêt sans en tenir compte et court peut-être ainsi à une mort inévitable : patrons et compagnies de chemins de fer n'en sont pas moins responsables, vis-à-vis de ces travailleurs.

S'il est vrai que le métier de coureur expose son homme à de tout particuliers dangers, en raison de la lutte à laquelle on s'y livre, de l'apreté sauvage qu'on y met, des vitesses vertigineuses qu'on y atteint, on peut dire que les risques n'en sont que plus grands, et que ces risques justifient d'une façon toute particulière l'intervention de la loi moderne du 9 avril 1898, laquelle a eu pour but la protection des ouvriers, et plus spécialement des ouvriers que leurs professions exposent à de plus graves dangers.

C'est aux patrons, qui connaissent les dangers des courses, de ne confier la défense de leurs couleurs qu'à des hommes particulièrement expérimentés et d'un tout particulier sang-froid ; mais, une fois qu'ils ont choisi leur homme et l'ont lancé sur la route avec mission de remporter la victoire, ils doivent répondre de tous les actes que cet homme accomplit dans le but d'y atteindre, si audacieux, si imprudents, si téméraires que soient ses actes. La loi de 1898 n'admet, non pas même l'immunité, mais simplement une atténuation de responsabilité pour le patron, que dans le cas où l'ouvrier ou l'employé a commis une tache « inexcusable ». Il appartiendra aux tribunaux, le cas échéant, de dire si telle ou telle faute commise par le coureur a un caractère inexcusable, et si, par conséquent, la rente due à ce coureur victime d'un accident doit être diminuée; mais là s'arrêteront les avantages du patron; de plus, il me paraît juste de dire qu'en

matière de course les juges devront admettre très difficilement qu'une faute est inexcusable; s'il est quelque circonstance où des fautes sont excusables, n'est-ce pas celle-là où les concurrents non seulement sont appelés à dépasser la vitesse légale, mais encore sont placés, s'ils veulent gagner, dans la nécessité de tenter quelques coups d'audace, de témérité, sinon de folie ?

Le simple ouvrier qui, en dehors de toute course, irait se jeter à une allure insensée contre une barrière de passage à niveau fermée; le mécanicien qui, chargé d'essayer une voiture, aurait, au sein d'une agglomération, donné le maximum de vitesse et se serait ainsi rendu auteur d'une collision dont il aurait été victime, pourraient, l'un et l'autre, être taxés de fautes inexcusables et voir leurs rentes amoindries ; il n'en est pas de même, à mon sens, du coureur pour qui ces risques sont presque inévitables ; ce sont là des dangers quasi inhérents à la course elle-même, et ce qui aurait été une faute grave pour les premiers ne l'est pas pour ce dernier.

Un exemple de faute inexcusable à la charge d'un coureur pourrait être — et encore n'osé-je l'affirmer — le fait de vouloir dépasser un concurrent dans un virage très prononcé, ce qui, en raison de la force centrifuge, rendrait presque inévitable une collision. C'est là une faute grave que réproouve le code de l'automobiliste, mais cette faute est-elle grave au point d'être inexcusable pour des coureurs enfiévrés par l'ardeur de la lutte ? C'est ce que, je le répète, les tribunaux auraient, le cas échéant, à apprécier, et ce que, à titre d'exemple et à défaut de jurisprudence sur ce point, je me borne à soumettre ici à mes lecteurs.

VII. — Tout ce qui vient d'être dit au sujet des voitures automobiles me semble devoir s'appliquer également aux

canots automobiles. Le sportsman, propriétaire d'un canot de plaisance dont il se sert pour son agrément, ne sera pas soumis à la loi de 1898 et ne devra, par conséquent, aucune rente à son mécanicien, si celui-ci se blesse dans ses fonctions ; par contre, y seront soumis et devront garantir leurs mécaniciens, les commerçants qui, le cas est d'ailleurs rare, se servent de leurs canots pour les besoins de leur commerce, les industriels qui font servir des canots à leur industrie, par exemple les constructeurs qui chargent leurs mécaniciens d'en faire les essais, aussi les vendeurs intermédiaires qui les font piloter de port en port pour les faire connaître à la clientèle et en tirer ainsi quelque réclame avantageuse.

Mêmes règles que ci-dessus en ce qui concerne les courses de canots automobiles ; les sportsmen courant même pour le compte de maisons de construction ne seraient pas admis à bénéficier, en cas d'accident, de la loi de 1898; au contraire, y seraient admis les ouvriers ou employés de maisons de construction à qui la conduite des canots aurait été confiée.

VIII. — Et que penser de la locomotion aérienne au point de vue qui nous occupe? Question neuve qui n'a encore, à ma connaissance, fait l'objet d'aucune jurisprudence et au sujet de laquelle je ne puis qu'émettre une opinion personnelle.

Le sportsman qui ne se livre aux joies de l'ascension que pour le plaisir et l'amour de l'art, sans aucune idée de lucre et de spéculation, doit être assimilé au sportsman chauffeur et n'est pas assujéti à la loi sur les accidents du travail. Donc s'il a sous ses ordres un mécanicien ou homme de peine qui vient à être blessé soit en gonflant ou en dégonflant son ballon, soit par une chute de la nacelle ou dans un atterrissage mouvementé, il ne sera pas tenu de l'indemniser.

Mais *quid* de celui qui s'occupe d'aérostation dans un but



commercial ou industriel ? *Quid* par exemple du professionnel qui fait métier de faire des ascensions payées ou du commerçant qui, pour vendre ses ballons, en fait faire des essais? Si ces personnages ont sous leurs ordres un personnel et si l'un de leurs préposés est blessé au cours de son travail, devront-ils l'indemniser?

Nous avons conclu par l'affirmative dans des cas analogues, en ce qui concernait les mécaniciens d'automobiles, nous basant d'ailleurs pour cela à la fois sur l'avis d'un comité spécial et sur la jurisprudence. Mais ici ?

Mon opinion est que l'« aéronautisme » doit être assimilé à l'automobilisme, et que le commerçant qui tire un parti ou un profit commercial de son ou de ses ballons doit être assujéti à la loi du 9 avril 1898 et indemniser en cas d'accident les ouvriers ou employés qu'il a sous ses ordres.

Et de cela il y a deux raisons :

Sans doute, cette loi ne vise pas spécialement l'aérostation ; il est même à peu près certain que le législateur n'y a pas un seul instant pensé ; mais, aux termes de son article 1<sup>er</sup>, la loi s'applique aux ouvriers et employés occupés « dans toute exploitation ou partie d'exploitation dans laquelle sont fabriquées ou mises en œuvre *des matières explosives*, ou dans laquelle il est fait usage d'une *machine mue par une force autre que celle de l'homme ou des animaux* ».

Or, dans les cas que je viens de citer, celui de l'ascensionniste professionnel ou du négociant faisant essayer ses ballons, ne peut-on dire à la fois : qu'il est « mis en œuvre » une matière explosive, c'est le gaz dont le ballon est gonflé et qui fait toujours courir aux hommes certains dangers <sup>1</sup> ; et qu'il y est fait usage d'une machine mue par une force

1. On sait en effet combien le gaz dont sont gonflés les ballons s'enflamme facilement, soit au contact d'un foyer, d'un simple bec de gaz allumé, soit au contact d'une simple étincelle électrique, par exemple au cours d'un atterrissage à côté d'un tramway mécanique. Il peut donc être considéré comme constituant une de ces matières explosives prévues par la loi de 1898.

autre que celle des hommes et des animaux, c'est le ballon lui-même qui est mû par qui? par quoi ? par l'air, par le vent, c'est-à-dire par une force tout autre que celle de l'homme ou des animaux, force à laquelle le législateur de 1898 n'a probablement pas songé, mais qui rentre bien dans le texte et surtout dans l'esprit de la loi largement interprétée.

J'estime donc que quiconque se livre à l'aérostation dans un but de lucre et de commerce, ayant sous ses ordres des mécaniciens ou des employés, se trouve assujéti à la loi du 9 avril 1898, et qu'au cas où l'un de ses préposés serait blessé soit en cours d'ascension, soit en cours de gonflement ou d'atterrissage, il devrait l'indemniser.

IX.— Il ne m'appartient pas de faire ici une analyse ou un commentaire complet de la loi du 9 avril 1898 qui, d'ailleurs, a déjà, reçu à plusieurs reprises des modifications profondes de la part du Parlement<sup>1</sup>.

Qu'il me suffise d'en avoir indiqué l'esprit général et d'avoir montré dans quelle mesure elle vise les industries spéciales de l'automobilisme et des sports qui s'y rattachent. Ceux de mes lecteurs qui voudraient en connaître toutes les dispositions, notamment en ce qui concerne le quantum des différentes indemnités ou rentes allouées aux ouvriers victimes d'accidents, ou les obligations et devoirs des patrons, n'auraient qu'à se reporter au texte qui est aujourd'hui très répandu, puisqu'il doit être affiché dans toutes les usines, manufactures, etc.

**1. La loi du 9 avril 1898 a été modifiée** successivement par la loi du 22 mars 1902 (*Journal officiel* du 27 mars 1902) et par celle du 31 mars 1905 (*Journal officiel* du 2 avril 1906).

X. — *Un peu de jurisprudence.* L'industriel ou le commerçant qui possède une automobile est, avons-nous vu ci-dessus, en ce qui concerne les accidents que cette automobile cause à ses ouvriers ou employés, assujetti ou non à la loi sur les accidents du travail, selon qu'il s'en sert ou non pour les besoins de son industrie ou de son commerce.

Voici deux décisions, adoptant l'une la négative, l'autre l'affirmative, qui ont fait application de ce principe:

1° M. L... est bijoutier à Paris et possède une automobile. Un jour qu'il l'avait fait nettoyer par un de ses employés, celui-ci se blessa en se prenant les doigts dans un engrenage. Notre ouvrier alors a prétendu invoquer la loi du 9 avril 1898 et a poursuivi son patron en indemnité ; mais la cour d'appel, après le tribunal, tint à s'éclairer sur sa situation ; elle convoqua à l'audience et le patron et la victime et plusieurs ouvriers de la maison L..., et comme de leurs explications il résultait que M. L... ne faisait pas servir son automobile à son commerce, mais n'en usait que pour son agrément, elle déclara que le patron n'était pas soumis à cette loi spéciale et débouta l'employé de sa demande. (Cour d'appel de Paris, 7<sup>e</sup>Ch., 21 janvier 1905.)

2° M. N... est fabricant d'horlogerie à Charquemont (Doubs). Le 30 mars 1903, il transportait dans sa voiture automobile un de ses ouvriers, nommé D..., lorsqu'un accident se produisit; par suite d'un trop brusque changement de direction, dans le but d'éviter une voiture d'enfant, la machine se ren-versa, et l'ouvrier D..., projeté sur le sol et pris sous le véhicule, eut le coude gauche brisé et reçut au genou gauche une contusion qui, compliquée d'arthrite, pouvait entraîner une incapacité de travail importante.

L'ouvrier victime, au lieu de poursuivre son patron, comme l'eût fait toute autre personne, en réparation du préjudice I

que celui-ci lui avait causé par sa faute, en vertu de l'article 1382 du Code civil, l'assigna en vertu de la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail; et le tribunal de Montbéliard accueillit sa demande en déclarant, dans les termes qui suivent, qu'il y avait bien lieu à application de cette loi spéciale :

« Attendu qu'il résulte de l'enquête du juge de paix et des constatations opérées par ce magistrat sur les livres de commerce et documents de comptabilité de la maison N... que D... avait été engagé par N... comme doreur; que, cet emploi ne suffisant pas à l'occuper constamment, il polissait des anneaux et se livrait encore à des travaux divers, concernant soit l'entretien des locaux de la fabrique, soit le service domestique de N... ; qu'il n'était pas pour cela dans la condition du serviteur attaché à la personne, mais était considéré et traité comme ouvrier de l'usine, compris dans le personnel, figurant sur les états de paye, salarié au jour ou à l'heure et muni d'un carnet semblable à celui des autres ouvriers ;

•< Attendu, d'autre part, qu'en raison de la situation de Charquemont, localité distante de la voie ferrée et dépourvue de tout moyen rapide de communication, l'automobile de N... lui servait surtout à faciliter les relations nécessaires de son établissement d'horlogerie avec les centres voisins et particulièrement avec Saint-Hippolyte, station de chemin de fer la plus proche; que tel était l'objet de la course entreprise par lui le 30 mars ; que s'il devait s'arrêter à Marche, voulant déposer une plainte à la gendarmerie, il allait, suivant sa propre déclaration au juge de paix, jusqu'à Saint-Hippolyte chercher et ramener son employé E..., qui s'était rendu là pour livraison de marchandises; que D... avait pris place dans l'automobile par ordre de son patron, afin de lui prêter ses services, soit en cours de route, soit à l'arrivée à destination ;  
« Attendu qu'en l'état de ces circonstances, D... étant bien,

un ouvrier de la fabrique N... et ayant été victime d'un accident dans l'exécution d'un travail commandé et relatif à l'exploitation industrielle, les prescriptions de la loi du 9 avril 1898 sont applicables. » (Trib. civ. de Montbéliard 26 février 1904.)

Ainsi, dans cette affaire, le motif qui a déterminé les juges à dire qu'il y avait lieu à application de la loi du 9 avril 1898 fut que le patron M. N... avait pour but, dans la course qu'il avait entreprise avec l'ouvrier D..., d'aller chercher à une gare voisine un autre de ses ouvriers qui était allé y faire une livraison de marchandises.

\*

XI. — Les cours et tribunaux ont encore eu à se prononcer sur le point de savoir si certaines industries, intéressant notre monde spécial, devaient être ou non assujetties à la loi de 1898.

1 ° C'est ainsi que le juge de paix de Lille (4<sup>e</sup> arrondissement) déclarait, le 11 novembre 1903, que les carrossiers y sont assujettis. Un ouvrier forgeron dans une maison de carrosserie, ayant été blessé, poursuivait son patron ; celui-ci résistait à la demande en disant qu'il n'y avait dans ses ateliers aucune machine mue par une force autre que celle de l'homme ou des animaux ; le tribunal a répondu à ses prétentions et fait droit à la demande de l'ouvrier en ces termes :

« Attendu que le sieur R... (le patron) soutient qu'il n'est pas assujetti à la loi du 9 avril 1898 ;

« Attendu qu'il fait et répare les voitures ; qu'il prend lui-même la qualité de carrossier et qu'il employait l'ouvrier B... comme forgeron ;

« Attendu que cette profession comporte une manutention d'un caractère industriel encore bien qu'il ne soit pas fait usage dans l'atelier d'une machine mue par une force autre que celle de l'homme ou des animaux, et que le personnel

employé ne soit pas nombreux ; que ce caractère résulte tout particulièrement du travail de forge nécessaire pour la façon et l'adaptation des roues, essieux et autres pièces ; qu'avec le comité consultatif des assurances contre les accidents du travail (avis du 24 avril 1903, n° 37), il y a lieu de déclarer que « la carrosserie comportant des transformations d'ordre industriel, constitue une manufacture au sens de la loi du 9 avril 1898 (art. 1<sup>er</sup>)..: » (Justice de paix de Lille [4<sup>e</sup> arrondissement], 11 novembre 1903; *la Loi*, 18 décembre 1903.)

2° Par contre, la cour d'appel d'Amiens rendait, en février 1904, un arrêt favorable aux marchands de bicyclettes, en disant que ceux-ci, lorsque, sans fabriquer eux-mêmes, ils se bornent à vendre des machines et à faire chez eux de menus travaux de réparation et de nettoyage, ne sont pas soumis à la loi de 1898.

A remarquer que, dans cette affaire, l'ouvrier blessé avait encore fait plaider par son avocat que son patron s'étant fait assurer contre les accidents, cela prouvait bien que celui-ci devait être soumis à la loi du 9 avril 1898 : mais la Cour n'a tenu aucun compte de cette considération ; elle a estimé que le patron avait, en agissant ainsi, pris une précaution superflue qui ne pouvait avoir pour effet de le soumettre à une loi qui n'était pas faite pour lui.

J.I.



## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION .....

### PRÉLIMINAIRES DES

#### DIVERSES JURIDICTIONS

1. Nécessité de ces préliminaires.....	1
2. Ordres de juridictions.....	1
3. Justices de paix . . . . .	1
4. Tribunaux civils. — Tribunaux de commerce .....	2
5. Tribunaux compétents.....	2
6. Maniere de se présenter an justice, de se défendre .....	3
7. Réfés.....	3
8. Divers moyens de recourt. ....	3
9. Oppositions aux jugements rendus par défaut .....	4
10. Appels.....	4
11. Pourvois en cassation.....	5

### PREMIÈRE PARTIE

#### GÉNÉRALITÉS SUR LA VENTE DES AUTOMOBILES

13- Définition de la vente.....	9
13. Comment on vend ou achète les automobiles .....	9
14. Quand la vente est-elle parfaite, définitive ?.....	10
15. Discussion sur ce point. — Un jugement .....	10
16. Interprétation de* clauses obscure* .....	15
17. Obligation* du vendeur: .....	15
18. Où doit se faire la livraison ?.....	16
19. Accessoire* de l'objet vendu. ....	16
20. Obligations de l'acheteur .....	17
21. Principea relatifs aux conditions de résiliation de ventes. ....	17

### DEUXIÈME PARTIE DIFFICULTÉS ENTRE VENDEURS

#### ET ACHETEURS

#### MOTIES DE RÉSILIATION

23- Diverses difficulté* à envisager. ....	21
--	----



CHAPITRE PREMIER  
RETARDS DE LIVRAISON

	Pages.
23. Obligation pour le vendeur de livrer à l'époque convenue. — Texte de loi visant la résiliation .....	21
24. Il faut que le retard soit imputable au vendeur. — Pouvoirs d'appré- ciation des tribunaux.....	22
25. La résiliation oblige le vendeur à restituer le prix.....	23
26. Dommages-intérêts.....	23
27. Evaluation de ces dommages-intérêts .....	23
28. Droits de l'acheteur qui a à se plaindre d'un retard de livraison. . .	24
29. <i>Quid</i> des clauses « fin de mois », « environ », « si possible»? . .	24
30. Clauses de non-garantie.....	25
31. Nouveaux ordres en cours de construction .....	25
32. Mise en demeure du vendeur .....	26
33. Droits et devoirs des intermédiaires. — Leur situation en cas de retard .....	26
34. Cas de force majeure, grèves, etc.....	27
<i>Jurisprudence</i>	
35. Décisions de principe (arrêts de cassation) .....	30
36. Procès d'automobiles .....	31
37. <i>Cas où le retard de livraison a entraîné la résiliation de la vente.</i> .	31
38. — (dommages-intérêts accordés à l'acheteur) .....	32
39. — (malgré le mot « environ ») .....	33
40. — (dommages-intérêts, en raison de vacances manquées) ....	33
41. — (malgré l'incendie de ses usines invoqué comme excuse par le vendeur).....	34
42. — (dommages-intérêts, malgré convention contraire invoquée par le vendeur). . .	35
43. — (pour retard dans la livraison d'une carrosserie destinée à figurer au Salon) .....	38
44. — (malgré la clause « si possible »).....	40
45. — (en dépit d'une offre, tardive, de livraison) .....	42
46. — (mais faute également à la charge de l'acheteur) .....	43
47. <i>Cas où le tribunal a refusé de résilier la vente</i> .....	45
48. — (retard de douze jours seulement). .....	46
49. — (entre intermédiaires) .....	47
50. — (en raison d'une clause de non-garantie).....	48
51-53. <i>Cas spéciaux</i> .....	49

CHAPITRE II

VICES DE CONSTRUCTION

54. Le vendeur est tenu à garantir les vices de construction.....	57
55. Pour qu'il y ait lieu à résiliation, il faut que les vices soient graves.....	57
56. Pouvoirs d'appréciation des tribunaux. — Eléments d'appréciation. ...	59
57. Il faut aussi que les vices soient des <i>vices cachés</i> .....	60
58. Définition, caractère du vice caché.....	61
59-63. Exemples de vices cachés.....	61
84. Erreurs sur le consentement; acheteurs trompés.....	65

65. Le vendeur est responsable, sauf clause contraire, même des vices qu'il ignorait.....	66
66. Droits de l'acheteur en cas de vices de construction. — Résiliation. — Réduction, de prix.....	67
67. Dommages-intérêts; en quel cas? .....	68
68. Tout professionnel de l'automobilisme est présumé avoir connu les vices. ....	69
69. A quoi est tenu le vendeur en cas de résiliation?.....	69
70. Réparation-de la voiture sans résiliation.....	71
71. Durée de la garantie.....	71
72. Danger pour l'acheteur de faire réparer sa voiture avant d'intenter sa demande de résiliation .....	73
73. Clauses de non-garantie ; que valent-elles.....	74
74. De l'expertise.....	75
76. Expertises amiables.....	76
76. Expertises judiciaires .....	77
77. Difficultés : transport, garage des voitures litigieuses.....	78
78. Rapports d'experts .....	79
Jurisprudence	
79. Décisions de principe (arrêt de la Cour de cassation) .....	81
80. Cas où les vices de construction ont entraîné la résiliation .....	83
81. — (non-conformité du moteur à la marque annoncée).....	85
82. — (rupture du tube de direction d'une bicyclette).....	86
83. — (pneumatiques de mauvaise qualité) .....	86
84. — (châssis usagé vendu comme neuf).....	87
85. — (carrosserie mal assortie avec le châssis) .....	90
86. — (essais insuffisants).....	93
87. Simple condamnation du vendeur à réparer la voiture et à des dommages-intérêts.....	94
88. Défaut de mise au point. — Condamnation de l'intermédiaire.....	95
89. Cas où des demandes de résiliation ont été rejetées .....	99
90. — (remplacement gratuit d'un cylindre).....	101
91-92. — (pannes, motif insuffisant).....	102
93. — (demande, de résiliation tardive).....	105
CHAPITRE III	
DÉFAUT DE PIÈCES RÉGLEMENTAIRES	
94. Tonte voiture doit être munie de ses « papiers » .....	107
95. Réception à titre de véhicule isolé; à qui incombe cette formalité? ..	108
96. L'absence des « papiers » est un motif de résiliation.....	109
Jurisprudence	
97. Décision en ce sens.....	110
98. — (voiture de provenance étrangère) .....	110
99. — (intermédiaire seul responsable) .....	115
100. Délai accordé au vendeur.....	116
101. Cas où la demande de résiliation a été rejetée .....	117

## TROISIÈME PARTIE

## RESPONSABILITÉ DES VENDEURS ET CONSTRUCTEURS

## EN CAS D'ACCIDENTS

<b>102.</b> Conditions de cette responsabilité.....	123
103. Poursuites en dommages-intérêts.....	124
104. Tribunaux compétents.....	124
105. Fautes ou négligences des constructeurs. — Circonstances spéciales,	124
<b>106.</b> Limitation de la garantie. — Clauses en ce sens.....	125
107. Caprices d'acheteurs.....	127
<b>108.</b> Mesures de sûreté prescrites par la loi.....	128
<b>109.</b> Explosions, incendies, réservoirs défectueux.....	129
<b>110.</b> Voitures non vérifiées, non réglées. — Qui e.-t responsable?.....	130
<b>111.</b> Responsabilité partagée.....	132
<b>112.</b> Conseil aux chauffeurs.....	133

*Jurisprudence*

<b>113.</b> <i>Cas ou un vendeur a été déclaré responsable</i> .....	133
<b>114.</b> — (affaire Duchemin).....	136
<b>115.</b> — (faiblesse de certaines pièces).....	137
116. Non seulement les vendeurs, mais les constructeurs eux-mêmes peuvent être déclarés responsables. — Justification de ce système.	138
<b>117-118.</b> Décisions en ce sens.....	140
<b>118.</b> <i>Cas où la responsabilité du vendeur fut écartée</i> .....	143
<b>130.</b> — (en raison de réparations postérieures à l'accident) .....	145
<b>121.</b> Cas où un réparateur poursuivi en responsabilité fut mis hors de cause.....	146
<b>122.</b> <i>Cas spécial</i> .....	148

## QUATRIÈME PARTIE

## ESSAIS ET APPRENTISSAGE

123. Tonte voiture rendue doit subir des essais.....	154
124. Conditions de ces essais.....	
125. ....	
126. ....	
127. L'essai est obligatoire pour le vendeur.....	154
128. ....	
129. ....	155
130. Éviter d'envoyer la voiture par chemin de fer avant essais, .....	156
L'apprentissage aussi est obligatoire.— Dans quelles condition.....	156
Frais de cet apprentissage.....	157
<b>131.</b> Accidents en cours d'apprentissage. — Responsabilité exclusive du <b>133.</b> vendeur.....	157
<b>133.</b> Il existe pourtant des décisions en sens contraire .....	158

*Jurisprudence*

Cas de résiliation de rente, faute d'essais suffisants .....	160
Vente aux conditions d'essais; résiliation.....	161
Jugement rendant le patron d'un élève conducteur civilement res- ponsable d'un accident survenu en cours d'apprentissage ; critique de ce jugement.....	162

## CINQUIÈME PARTIE

## RÉPARATIONS

	Page».
<b>134.</b> Nécessité et opportunité des réparation.....	169
135. Il faut déterminer nettement les réparations à faire .....	170
<b>136.</b> Démontage et remontage de la voiture; à qui les frais?.....	170
<b>137.</b> Constructeurs-réparateurs ; évitons les malentendus.....	171
<b>138.</b> Obligations du réparateur .....	172
<b>139.</b> Règlements de factures, mémoires .....	179
<b>140.</b> Compétence spécial.....	173

*Jurisprudence*

<b>141-142.</b> Jugements condamnant des propriétaires de voitures à payer toutes les réparation* effectuées.....	174
<b>143.</b> Jugement mettant à la charge du client ton* les frais do montage et de démontage .....	177
<b>144.</b> Voiture réparée par son constructeur. — Condamnation de l'acheteur à payer les réparations .....	177
<b>145.</b> Jugement, en sens contraire, déboutant le constructeur de s* demande.	179
<b>146.</b> Condamnation d'un réparateur à des dommages-intérêts (détérioration de machine).....	182
<b>147.</b> — (manquement aux engagements pria).....	183
<b>148-150.</b> Cas spéciaux.....	185
<b>151.</b> La remise à neuf n'oblige pas le réparateur à visiter la voiture ni à la garantir. — Jugement en ce sens . . .	187

## SIXIÈME PARTIE

## VOITURES D'OCCASION

<b>152.</b> Qu'entendre par voitures d'occasion?.....	91
<b>153.</b> Conditions de vente de ces voitures. . .	191
<b>154.</b> Le vendeur doit-il garantie à l'acheteur ? Opinion des auteurs.....	192
155. Opinion sur cette question de M. le comte Mortimer-Mégret .....	194
<b>156.</b> Responsabilité des précédents propriétaires .....	195
<b>157.</b> ii Papiers » de la voiture; sont-ils exigibles dans les ventes d'occasion ?	190
<b>158.</b> Ventes on échanges de voitures par l'intermédiaire des garages. .	197
159. Obligation» et responsabilité des garears.....	198

## SEPTIÈME PARTIE

## LOCATION

<b>180.</b> Diverses sorte» de location» .....	203
<b>181.</b> Définition et nature du contrat de louage .....	203
<b>162.</b> Obligations du loueur.....	204
<b>163.</b> La voiture louée doit être en bon état; pannes: dommages-intérêts .	205
<b>164.</b> Le loueur rèpon : des accidents attribuables au véhicule.....	206
<b>165.</b> Dans quelle mesure peut-il se dégager de sa responsabilité?.....	206
<b>166.</b> Obligations du locataire.....	207
<b>167.</b> Comment le locataire doit user do la voiture.....	208

264	TABLE DES MATIÈRES	PAGES.
168.	Utilité de faire un « état de » lieux.....	210
169.	Avaries à la voiture Jouée; qui en répond? .....	210
170.	Même sujet.....	211
171.	Incendie de la voiture louée. — Situation du locataire. — Hypothèses diverses.....	212
172.	Comment la location prend fin.....	213
173.	Sanctions en cas- de manquement du loueur à ses engagements . .	214
174.	<i>Q uid</i> en cas de décès du locataire ?.....	215
175.	Objets remis en gage au loueur.....	216
176.	Objets laissés eu dépôt chez le loueur.....	217
177.	Accidents causés par un mécanicien fourni par le loueur. — Qui en est civilement responsable? Opinion des auteurs. Jurisprudence.....	217
178.	Les loueurs peuvent-ils s'affranchir de la responsabilité civile? .....	220
	<i>Jurisprudence</i>	
	170. Jugement condamnant un loueur en raison du mauvais fonctionnement de la voiture louée.....	221
180.	Jugement en sens contraire.....	223
181-183.	Jugement déclarant les loueurs seuls civilement responsables des mécaniciens conduisant les voitures louée.....	224
184.	Jugement condamnant un loueur à indemniser sou locataire victin.e d'accident.....	229
185.	Bicyclettes ou automobiles louées À dès jeunes gens mineurs; faute du loueur.....	231
186.	Jugement relatif à la prescription en matière de louage .....	233

## ANNEXE LES LOIS SUR LES ACCIDENTS DU TRAVAIL ET LEURS APPLICATIONS A L'AUTOMOBILISME

I-II.	Généralités sur la loi du 9 avril 1898.....	239
III.	Les mécaniciens - conducteurs d'automobiles bénéficient-ils de cette loi ?.....	241
IV-V.	Propriétaires d'automobiles commerçants ou industriels : distinction .....	243
VI.	Les coureurs et la loi de 1898; concurrents sportsmen, concurrents salariés : distinction .....	246
	Les imprudences commises en	
	cours d'épreuves sportives constituent-elles des fautes inexcusables? .....	249
VII.	Les canots automobiles et la loi de 1898 .....	250
VIII.	La locomotion aérienne et la loi de 1898. . .	251
IX.	Modifications à la loi de 1898.....	253
X-XI.	Jurisprudence.....	254

FIN

# Livros Grátis

( <http://www.livrosgratis.com.br> )

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)  
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)  
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)  
[Baixar livros de Matemática](#)  
[Baixar livros de Medicina](#)  
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)  
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)  
[Baixar livros de Meteorologia](#)  
[Baixar Monografias e TCC](#)  
[Baixar livros Multidisciplinar](#)  
[Baixar livros de Música](#)  
[Baixar livros de Psicologia](#)  
[Baixar livros de Química](#)  
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)  
[Baixar livros de Serviço Social](#)  
[Baixar livros de Sociologia](#)  
[Baixar livros de Teologia](#)  
[Baixar livros de Trabalho](#)  
[Baixar livros de Turismo](#)