

Cour de cassation

Chambre civile 1

Audience publique du 20 décembre 2012

N° de pourvoi: 11-28.202

Publié au bulletin

Cassation

M. Charruault (président), président

Me Balat, Me Blondel, avocat(s)

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, PREMIÈRE CHAMBRE CIVILE, a rendu l'arrêt suivant :

Attendu, selon l'arrêt attaqué, que M. et Mme X... ont acquis en 1985 un bateau automoteur dont l'exploitation s'est révélée déficitaire ; qu'ils ont recherché la responsabilité de l'établissement public industriel et commercial Office national de la navigation, devenu Voies navigables de France, pour manquement à ses obligations d'information et de conseil ;

Sur le moyen unique, pris en sa deuxième branche :

Vu les articles 1382 et 1383 du code civil, ensemble les articles 1er et 2 du décret n° 60-1441 du 26 décembre 1960 dans leur rédaction alors applicable ;

Attendu que celui qui a accepté de donner des renseignements a lui-même l'obligation de s'informer pour informer en connaissance de cause ;

Attendu que pour débouter M. et Mme X... de leur demande, l'arrêt retient, d'une part, que l'étude réalisée par l'Office national de la navigation ne présentait aucun aspect commercial ni n'était annexée aux conventions d'achat et de prêt, qu'elle appelait de surcroît les bateliers à la prudence et qu'enfin, elle était trop imprécise et générale pour fonder une quelconque responsabilité, d'autre part, que celui-ci ne pouvait, à cette époque, connaître l'évolution de l'activité des bateliers ou de la rentabilité du type de bateau automoteur en cause, de sorte que, même si cet établissement public s'était fortement impliqué dans les études qui avaient précédé la conclusion du contrat de prêt, il n'était aucunement débiteur d'une obligation d'information et de conseil envers les époux

X... ;

Qu'en statuant ainsi, tout en constatant que l'étude de rentabilité diffusée auprès des bateliers par l'Office national de la navigation, dans la perspective du renouvellement et de la modernisation de la flotte fluviale française, avait été suivie de réunions d'information aux fins d'examen des coûts d'un tel projet et de ses possibilités de financement et que le dispositif financier choisi reposait, selon les affirmations de l'établissement public Voies navigables de France dans une lettre du 15 octobre 1996, sur cette étude "dans le but d'ajuster précisément les capacités de remboursement des bateliers en remboursements effectifs", la cour d'appel a violé les textes susvisés ;

Et sur le moyen unique, pris en sa troisième branche :

Vu l'article 1134 du code civil ;

Attendu que pour statuer comme il l'a fait, l'arrêt énonce que les deniers destinés à l'acquisition d'un automoteur ont été prêtés, non par l'Office national de la navigation (ONN), même s'il a participé, en tant qu'intermédiaire, au montage financier, mais par l'établissement public régional du Nord-Pas-de-Calais ;

Qu'en statuant ainsi, alors que, dans l'acte de prêt du 14 mai 1985, il était écrit que "l'ONN accorde à M. X... Alain un prêt de 1 650 628 francs (...)", les juges du fond en ont dénaturé les termes clairs et précis ;

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres branches du moyen :

CASSE ET ANNULE, dans toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 13 septembre 2011, entre les parties, par la cour d'appel de Paris ; remet, en conséquence, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Versailles ;

Condamne l'établissement public Voies navigables de France aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette la demande de l'établissement public Voies navigables de France et le condamne à payer à M. et Mme X... la somme globale de 3 000 euros ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de cassation, le présent arrêt sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite de l'arrêt cassé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, première chambre civile, et prononcé par le

président en son audience publique du vingt décembre deux mille douze.

MOYEN ANNEXE au présent arrêt

Moyen produit par Me Blondel, avocat aux Conseils, pour M. et Mme X....

Il est reproché à l'arrêt attaqué d'avoir débouté les époux X... de leurs demandes tendant à voir engager la responsabilité de l'Office National de la Navigation, devenu Voies Navigables de France, et à obtenir le paiement des sommes de 854.000, 117.000 et 30.000 euros à titre de dommages et intérêts ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE les Voies Navigables de France ont la qualité d'établissement public industriel et commercial de sorte que, même si les litiges les opposant à leurs usagers relèvent de la compétence judiciaire, il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'une personne morale de droit public chargée d'une mission de service public ; qu'en conséquence, les principes régissant les services publics, et notamment le principe d'égalité, leur interdisent toute mission de conseil individualisé au profit des particuliers ; qu'en particulier et en vertu du décret du 26 décembre 1960, il appartient à l'Office National de la Navigation, devenu Voies Navigables de France, de « centraliser et de porter à la connaissance du public les renseignements de toute nature concernant l'utilisation des voies navigables », ; qu'en l'occurrence, les deniers destinés à l'acquisition d'un automoteur ont été prêtés, non pas par l'Office National de la Navigation, même s'il a participé, en tant qu'intermédiaire, au montage financier, mais par l'Etablissement public régional du Nord-Pas-de-Calais ; qu'en conséquence, il ne saurait être reproché à l'Office National de la Navigation, qui n'est ni banquier, ni rémunéré pour ses prestations, d'avoir manqué à une obligation de conseil à laquelle il n'était pas assujéti ; que, même si, dans une lettre adressée le 15 octobre 1996 à Monsieur Z..., batelier, les Voies Navigables de France relèvent que le dispositif financier « reposait sur l'étude économique et financière réalisée par l'Office National de la Navigation dans le but d'ajuster précisément les capacités de remboursement des bateliers en remboursements effectifs », il ne saurait être déduit de cette circonstance que l'Office ait incité Monsieur et Madame X... à acquérir un bateau automoteur ou qu'il leur aurait conseillé de le faire alors surtout que l'étude effectuée et les divers documents établis par l'Office, qui ne présentent aucun aspect commercial, ne sont pas destinés à convaincre de futurs acquéreurs ; qu'en outre, l'étude, pas plus que les autres documents émanant de l'Office National de la Navigation ne sont annexés, aux conventions d'achat et de prêt conclues par Monsieur et Madame X... ; qu'il n'est pas indifférent de noter que l'étude effectuée par l'Office National de la Navigation appelait les bateliers à la prudence puisqu'il soulignait : « En ces périodes de conjoncture incertaine, il est extrêmement difficile d'imaginer ce que sera l'évolution de chaque poste de dépenses ainsi que de recettes ... Compte tenu de ces différents facteurs agissant en sens contraire et dans l'incertitude de l'évolution des recettes qui, pour moitié, découlent de frets de transports d'importation fixés à l'étranger, on estimera – dans une première approche – que l'évolution des recettes permettra de couvrir la couverture stricte des dépenses » ; qu'en outre et surtout, l'étude, dépourvue de promesse, était trop imprécise et générale pour fonder une quelconque responsabilité ; que l'Office National de la Navigation ne pouvait évidemment pas, à cette époque, connaître l'évolution de l'action des bateliers ou de la rentabilité du type de bateau automoteur acquis par Monsieur et Madame X... ; que de plus, il n'est aucunement démontré que l'Office leur ait caché des informations dont il aurait disposé ; qu'à cet égard, il sera noté que l'Office National de la

Navigation a rédigé de nombreux documents et comptes-rendus de réunions sur le renouvellement de la flotte fluviale française entre 1880 et 1982 et que la convention conclue entre l'Office et Monsieur et Madame X... est datée du 14 mai 1985 et complétée par l'avenant du 2 août de la même année ; qu'il suit de là que, même si l'Office National de la Navigation s'est fortement impliqué dans les études qui ont précédé la conclusion du contrat de prêt, il n'était aucunement débiteur d'une obligation d'information et de conseil personnalisés envers Monsieur et Madame X... ; qu'enfin, Monsieur et Madame X... ne démontrent aucunement que la situation économique dans laquelle ils se sont trouvés en raison de la mauvaise rentabilité de l'exploitation de leur bateau était due à une insuffisance de leurs capacités financières ; qu'en réalité, comme le soutiennent les Voies Navigables de France sans être utilement contredites, cette mauvaise rentabilité était due à la conjoncture économique générale et, tout particulièrement, à la concurrence étrangère ;

ET AUX MOTIFS ADOPTES QUE par un acte signé le 14 mai 1985, complété par un avenant du 2 août 1985, l'Office National de la Navigation a consenti à Monsieur Alain X... un prêt sans intérêt d'un montant de 1.832.589,17 francs, remboursable à raison de 30 versements semestriels constants de 61.086,30 francs avec un différé d'amortissement de cinq ans, pour l'achat d'un bateau automoteur de 850 m³ ; que les époux X... reprochent à l'Office National de la Navigation de n'avoir pas effectué d'étude personnalisée à laquelle il était tenu par les stipulations de la convention passée avec la SCMF, aux termes desquelles l'Office assisterait cette dernière pour l'exécution de l'ensemble des opérations techniques, financières et juridiques et que la SCMF présenterait les dossiers à l'Office pour qu'il procède à une étude personnalisée du dossier et la fixation des modalités de financement ; qu'il est constant que la nature d'établissement public de l'Office National de la Navigation – aujourd'hui Voies Navigables de France – confère à cet organisme une mission de service public qui exclut toute mission de conseil individualisé ; que le grief selon lequel l'Office National de la Navigation n'aurait pas réalisé pour le compte des demandeurs une étude personnalisée de leur dossier ne saurait être retenu, ce d'autant que l'obligation de réaliser cette étude souscrite aux termes de la convention, pour autant qu'elle soit valide, l'a été à l'égard de la SCMF et non des emprunteurs ; que les demandeurs font grief à l'Office National de la Navigation d'avoir commis de graves erreurs d'estimation dans l'élaboration de son étude sur le plan de l'évolution du marché du transport fluvial, et notamment d'avoir soutenu que l'opération restait rentable, après actualisation du prix des bateaux en 1981, en subordonnant cette rentabilité à des commissions de financement privilégiées et de n'avoir jamais actualisé ses études lorsque le coût des automoteurs a atteint la somme de 4.868.035 francs ; que l'Office a publié en extrait et diffusé une étude au milieu de l'année 1980, en prenant en compte la situation de la navigation fluviale en France, tant du point de vue de son matériel, qui apparaissait vétuste et peu concurrentiel que les perspectives économiques et politiques, prenant en compte notamment l'intégration progressive du réseau navigable français dans le réseau Nord-européen ouvert à des bateaux de gabarits plus importants ; qu'il a également organisé des réunions d'information à l'occasion desquelles il a poursuivi la diffusion de cette étude qui a été actualisée en mars 1981, a mis au point les statuts d'une société coopérative destinée à regrouper les achats et à négocier pour le compte des acquéreurs les conditions de l'achat des bateaux ; que le fait que le nom des cocontractants apparaisse dans le compte-rendu des réunions ainsi que dans ceux qui récapitulent les personnes auprès de qui l'étude a été diffusée ne confère pas à celle-ci un caractère personnel, et ce d'autant que le contrat signé pour l'obtention du prêt ne fait aucune référence à ces documents ; qu'il convient de noter en outre que le contrat souscrit par Alain X... a été signé en 1985, six années après la diffusion de l'étude initiale et qu'il ne

ressort d'aucun document émanant de l'Office National de la Navigation et contemporain de la signature du contrat aux termes duquel les conclusions de cette étude restaient à coup sûr d'actualité et dans toute leurs projections, et ce alors que le prix d'achat des bateaux avait plus que doublé, ce qui devait éveiller la méfiance de l'emprunteur qui, tout marinier qu'il fût et peu informé à ce titre en matière financière, ne saurait être réputé se fier aveuglément à une information, dès lors qu'elle émanait de cet organisme, fût-il l'organisme de tutelle de la batellerie française ; que les demandeurs font grief à l'Office National de la Navigation de leur avoir donné à signer un contrat de prêt sans s'être assuré de leurs capacités réelles de remboursement : l'information donnée par l'établissement public ne les dispensait pas de procéder par eux-mêmes aux vérifications qui pouvaient se révéler utiles, tant en ce qui concernait leur situation financière que les perspectives raisonnablement prévisibles d'activité de la batellerie dans les années à venir, l'Office National de la Navigation intervenant comme un organisme dispensant sous la forme d'un prêt avantageux ce qui apparaît essentiellement comme une subvention ; qu'aucune faute ne saurait être imputée à Voies Navigables de France et les époux X... seront déboutés de leur demande formulée à l'encontre de Voies Navigables de France ;

ALORS QUE, D'UNE PART, l'Office National de la Navigation, devenu Voies Navigables de France, qui a notamment pour mission de centraliser et de porter à la connaissance du public les renseignements de toute nature concernant la navigation intérieure, ensemble de promouvoir les mesures tendant à améliorer l'exploitation des voies navigables, tel le renouvellement du matériel fluvial, est responsable, à l'égard des bateliers indépendants, des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses activités ; que ni son statut d'établissement public à caractère industriel et commercial chargé d'une mission de service public, ni le principe d'égalité des usagers devant le service public ne font obstacle à ce que sa responsabilité soit retenue, notamment, pour manquement à l'obligation de renseignement et de conseil dont il est redevable, à l'instar de tout professionnel, dans l'accomplissement de ses missions ; qu'en décidant le contraire, la cour viole l'article 1382 du Code civil, les articles 1er et 2 du décret n° 60-1441 du 26 décembre 1960, dans leur rédaction applicable en la cause, ensemble, par fausse interprétation et fausse application, le principe d'égalité des usagers devant le service public ;

ALORS QUE, D'AUTRE PART ET EN TOUT ETAT DE CAUSE, toute personne ou autorité qui prend l'initiative de fournir des renseignements s'oblige par-là même à délivrer des renseignements exacts, complets et adaptés à la situation de ses interlocuteurs ; qu'ayant elle-même relevé, par motifs propres et adoptés des premiers juges, que l'Office National de la Navigation, devenu Voies Navigables de France, avait pris l'initiative, notamment en diffusant l'étude qu'elle avait menée au début des années 1980 auprès des bateliers, de les renseigner sur les perspectives, notamment économiques et financières, qu'offrait l'exploitation d'un nouveau type de matériel fluvial, puis que l'Office avait accompagné ce projet à tous les stades de son développement, jusqu'au montage du dossier financier destiné à permettre aux bateliers d'emprunter à hauteur de leur investissement, la cour ne pouvait néanmoins considérer que l'ONN n'avait souscrit aucune obligation de renseignement et de conseil à l'égard des bateliers qui s'étaient engagés à son initiative, sauf à violer de nouveau l'article 1382 du code civil et les articles 1er et 2 du décret précité du 26 décembre 1960 ;

ALORS QUE, DE TROISIEME PART, pour refuser de considérer que l'ONN avait joué le rôle de prêteur de deniers auprès des bateliers et notamment des époux X..., avec les

obligations que cela présuppose et la responsabilité que cela implique, la cour retient que les fonds destinés à l'acquisition de l'automoteur n'avaient pas été prêtés par l'ONN, mais par l'établissement public régional du Nord-Pas-de-Calais ; que pourtant, l'acte de prêt du 14 mai 1985 « consenti par l'Office National de la Navigation à Monsieur X... Alain » énonce très clairement, en son article 1er : « l'ONN prête à l'emprunteur une somme de 1.650.628 francs (...) », d'où il suit que la cour statue au prix d'une éclatante dénaturation dudit acte de prêt, violant l'article 1134 du Code civil, ensemble le principe selon lequel le juge ne peut dénaturer un écrit clair ;

ALORS QUE, DE QUATRIEME PART, à partir du moment où, agissant dans le cadre de ses missions professionnelles, l'ONN avait mis en place les dossiers de financement et assurait également directement, auprès des bateliers, le rôle d'un prêteur de deniers, l'Office était tenu, à l'égard des emprunteurs non avertis qu'étaient les marinières, comme l'ont reconnu les premiers juges (jugement p.5, pénultième alinéa), d'une obligation particulière de mise en garde contre le risque d'un endettement excessif ; qu'en retenant néanmoins, pour disculper l'ONN, qu'il appartenait aux époux X... de se renseigner par eux-mêmes sur les perspectives de rentabilité qu'offrait leur investissement et partant sur leurs capacités financières, sans nécessairement se fier aux renseignements fournis par leur autorité de tutelle, la cour viole de nouveau l'article 1382 du Code civil, ensemble les articles 1er et 2 du décret précité du 26 décembre 1960 ;

ET ALORS ENFIN QUE ET EN TOUT ETAT DE CAUSE, en estimant que l'ONN n'était pas à même de connaître l'évolution de l'activité des bateliers ou de la rentabilité de leur investissement, qu'il n'était pas démontré que l'Office leur avait caché des informations dont il aurait disposé et encore que la mauvaise rentabilité de l'investissement était due à la conjoncture économique générale et notamment à la concurrence étrangère, sans s'expliquer sur la lettre qu'avait adressée, dès le 18 mars 1983, le président du conseil régional de la région Nord-Pas-de-Calais au ministre des transports de l'époque, qui établissait que dès avant le moment où les bateliers s'était définitivement engagés, la rentabilité de leur investissement était déjà très manifestement compromise, ce que ne pouvait légitimement ignorer l'ONN (cf. les dernières écritures des époux X..., 14ème page, spéc. § 5), la cour prive son arrêt de base légale au regard de l'article 1382 du Code civil et des articles 1er et 2 du décret du 26 décembre 1960 précités, violés.

Publication :

Décision attaquée : Cour d'appel de Paris , du 13 septembre 2011