

Transports rapides : Cour de cassation et Conseil d'Etat se liguent pour assurer le sauvetage des plafonds réglementaires de réparation

Par **Cécile LEGROS**
Maître de Conférences - Rouen

L'année 2005 a connu l'épilogue de la fameuse affaire Chronopost¹ par deux arrêts rendus en chambre mixte le 22 avril², auxquels s'ajoute la décision du Conseil d'Etat du 6 juillet 2005³. La question en jeu était celle de l'indemnisation des clients ayant confié des colis à des transporteurs rapides, en cas de retard. S'agissant de transport en principe "express", le retard a dans ce domaine des conséquences qui sont plus dommageables qu'en matière de transport de marchandises courant. Le choix de l'expéditeur se porte en effet sur ce type de transporteur en raison de la célérité qu'il affiche. Ce type de contrat est cependant régi par le droit commun des transports de sorte que la limitation de réparation est autorisée sous réserve de respecter les plafonds légaux d'indemnisation issus des contrats-types. Pour obtenir une indemnisation intégrale du préjudice subi, il faut donc écarter les clauses limitatives de responsabilité. Plusieurs méthodes peuvent être envisagées.

La Cour de cassation a tout d'abord fait appel, de manière très originale, à la notion de cause⁴ pour invalider la stipulation de limitation de responsabilité figurant dans le contrat Chronopost⁵. Cette clause limitait l'indemnisation du préjudice subi pour retard au remboursement des frais d'envoi⁶. Mais la situation des clients ne s'en est pour autant pas trouvée améliorée car, comme l'avait fort justement noté le Professeur Delebecque⁷, une fois la clause contractuelle litigieuse écartée, la limitation de responsabilité ressortissait au contrat-type "messagerie"⁸, applicable à défaut de volonté contraire des parties. Or, ledit contrat-type prévoyait⁹ qu'en cas de retard, la réparation serait égale au prix du transport... « Un coup pour rien » comme l'affirmait non sans ironie un commentateur de ce second arrêt¹⁰. Si la clause du contrat est anéantie mais remplacée par le plafond légal de réparation, c'est à ce dernier qu'il faut alors s'attaquer.

D'autres moyens devaient donc être mis en œuvre pour faire échec aux plafonds prévus par les contrats-types. Le premier moyen, classique en droit des contrats, consistait à écarter la clause limitative de réparation en raison de la faute lourde du débiteur de l'obligation. Pour pouvoir écarter les limitations contractuelles ou même légales de réparation, le principal argument consistait à démontrer l'existence d'une faute lourde de la part du transporteur. Cette solution avait été avancée par le second arrêt Chronopost¹¹. Restait à démontrer l'existence d'une faute lourde. Or, si la jurisprudence a paru dans un premier temps

¹ *Com. 22 octobre 1996*, Sté Banchereau c/ Sté Chronopost (Bull. civ. IV, n°261 ; D. 1997, Jur. p. 121, note Sériaux, et Somm. p. 247, obs. Delebecque ; JCP 1997, I, 4002, n°1, obs. Fabre-Magnan ; Contrats Conc. Consom. 1997, n°24, note Leveneur ; Defrénois 1997, p. 333, obs. D. Mazeaud ; JCP E 1997, II, 924, note Adam ; JCP 1997, II, 22881, note Cohen ; JCP 1997.I.4002 note J. Ghestin, D. 1996 jur 121 note A. Sériaux, BTL 1996.757) et sur renvoi Cour d'appel de Caen, 5 janvier 1999 (D. 2000, Som. 294, obs. Mercadal, D. 1999, IR p. 187), suivi de *Com. 9 juillet 2002*, Bull. civ. IV, n°121, JCP 2002.II.10176 note Loiseau et Billiau ; Cour d'appel de Rouen, 9 novembre 2004, Transidit 42-2004, n°110.

² *Cass. Ch. mixte, 22 avr. 2005*, n° 231, la société Chronopost SA c/ société KA France SARL ; n° 232, SCPA Dubosc et Landowski c/société Chronopost SA, (" La fin de l'affaire Chronopost ? ", Dalloz Actu. électr. du 26 avril 2005, obs. E. Chevrier ; J.-P. Tosi, *Chronopost 3 : l'épilogue ?*, D.2005, p.1869 ; obs. F. Letacq, *Chronique de droit des transports*, J.C.P. E & A, 2005, 1571, p.1868).

³ *C.E. (10^e et 9^e sect. Réunion.), 6 juil. 2005*, D.2005.2094, note Ph. Delebecque ; B.T.L. 2005.495, obs. M. Tilche.

⁴ *Com. 22 octobre 1996*, précité.

⁵ A ce sujet, V. : Jean-Marie Guéguen, *Le nouveau de la cause en tant qu'instrument de justice contractuelle*, D. 1999, Chron. p. 352.

⁶ Stipulation du reste conforme au contrat-type "messagerie".

⁷ *Que reste-t-il du principe de validité des clauses de responsabilité ?*, D. Aff. 1998 n°8, p.235.

⁸ Contrat-type applicable à l'époque pour les envois de moins de trois tonnes ; aujourd'hui remplacé par le contrat-type "général" applicable en matière routière quel que soit le tonnage de l'envoi.

⁹ Ce qui est toujours le cas du contrat-type "général" : art.22.3. *Indemnisation pour retard à la livraison* (Décret n°99-269 du 6 avril 1999, J.O. n° 85 du 11 avril 1999, page 5365.).

¹⁰ Eric Chevrier, *Affaire Chronopost : un coup pour rien ?*, D. 2002, Sommaires commentés p. 2329.

¹¹ *Com. 9 juillet 2002*, précité.

faciliter l'établissement de la faute lourde par le détour du manquement à une obligation essentielle¹², cet espoir vient d'être anéanti par les deux arrêts de chambre mixte de 2005. Ces derniers affirment en effet d'une part que : « une telle faute ne pouvant résulter du seul retard de livraison »¹³, et d'autre part, que : « la faute lourde de nature à tenir en échec la limitation d'indemnisation prévue par le contrat-type ne saurait résulter du seul fait pour le transporteur de ne pouvoir fournir d'éclaircissements sur la cause du retard »¹⁴. En faisant peser sur le client la charge de la preuve de la cause de l'incurie particulière du transporteur, la haute juridiction permet ainsi à ce dernier de conserver le bénéfice des plafonds, même lorsque le transporteur n'a pas été en mesure de donner d'explications quant au retard. Exit donc l'argument de la faute lourde (I).

Plus audacieuse est la tentative de plaider l'illégalité des plafonds de réparation issus des contrats-types dans le but de faire abroger les dispositions des contrats-types relatives aux limitations de réparation. Mais là encore, la haute juridiction administrative vient au secours des transporteurs (II).

Ces deux séries d'arguments ayant été balayés par la jurisprudence récente, une appréciation critique de ces décisions majeures s'impose.

I. Le refus de la Cour de cassation d'admettre que la livraison avec retard constitue nécessairement un manquement à une obligation essentielle
--

La position retenue par la chambre mixte dénote un refus d'apprécier objectivement la faute lourde en admettant qu'elle est établie chaque fois que le transporteur expressiste a manqué à son obligation essentielle, à savoir, non seulement celle d'effectuer un déplacement, mais aussi de respecter le délai contractuellement prévu. Seules les circonstances objectives du déplacement peuvent caractériser la faute lourde (a). De manière classique, la haute juridiction fait peser la charge de la preuve de la faute sur l'expéditeur. Mais elle alourdit cette charge de la preuve en l'obligeant à démontrer les causes de la perte ou du retard du colis, aboutissant quasiment à le priver de l'argument tiré de la faute lourde (b).

a. Retour à une appréciation subjective de la faute lourde

Le trait commun des affaires dites "Chronopost" était la tentative par les clients de surmonter la limitation de réparation, dérisoire par rapport au préjudice qu'ils avaient subi. En effet, dans différents cas d'espèce, le retard du pli avait eu pour conséquence d'exclure les entreprises expéditrices du concours à un appel d'offres¹⁵, d'où un préjudice financier important, même si à ce stade uniquement éventuel. Faisant suite à la suggestion faite dans le second arrêt Chronopost de 2002¹⁶, la meilleure manière de "faire tomber" la limitation de réparation était de démontrer la faute lourde du transporteur. Telle est d'ailleurs la solution expressément consacrée par l'arrêt d'assemblée plénière du 30 juin 1998¹⁷.

Le premier arrêt Chronopost avait écarté la clause contractuelle de limitation de réparation qui « contredisait la portée de l'engagement pris » par le transporteur « en raison du manquement à cette obligation ». Dès lors, on pouvait envisager de démontrer l'existence d'une faute lourde lorsque le transporteur avait manqué à son obligation essentielle. Or, depuis longtemps la jurisprudence admet que l'inexécution d'une obligation essentielle est constitutive d'une faute lourde¹⁸. Restait donc à établir que le retard dans la livraison d'un colis par un transporteur rapide constituait un manquement à une obligation essentielle. Plusieurs décisions des juges du fond s'étaient prononcées en ce sens. C'est le cas notamment de la Cour d'appel de Paris le 24 mai 2002, (Chronopost c/ Sté KA)¹⁹, comme de celle de Rouen plus récemment. Le 9 novembre 2004, dans un arrêt rendu en chambres réunies, la Cour d'appel de Rouen dans une décision particulièrement bien motivée²⁰, a estimé que : « si la faute lourde résulte d'un comportement

¹² *Ass. Plén. 30 juin 1998*, Bull. ass. plén. n°2, JCP 1998.II.10146 note Ph. Delebecque, JCP 1998.I.187 obs. G. Viney, JCP E 1999 p. 718 n° 9 obs. I. Bon-Garcin.

¹³ *Cass. Ch. mixte, 22 avr. 2005*, arrêt n°232, précité.

¹⁴ *Cass. Ch. mixte, 22 avr. 2005*, arrêt n°231, précité.

¹⁵ *Affaire Bancheureau ; affaire KA France ; affaire Dubosc et Landowski*

¹⁶ précité note n°1.

¹⁷ Cité *supra* note n°12.

¹⁸ *Civ. 1^{ère}, 15 novembre 1988*, D. 1989.349, note Delebecque ; *RTD civ.* 1990, p. 666, obs. P. Jourdain ; *Com.* 9 mai 1990, *RTD civ.* 1990, p. 667, obs. P. Jourdain ; *Civ. 1^{ère}, 2 déc. 1997*, Bull. IV, n°349, D. 1998, *Somm.* p. 200, obs. D. Mazeaud, JCP 1998, I, n° 144, obs. G. Viney.

¹⁹ Cet arrêt est celui qui a fait l'objet d'une cassation en Chambre mixte (n°231).

²⁰ *Transidit 42-2004*, n°110.

volontaire ou anormalement déficient du débiteur de l'obligation, de circonstances constitutives d'une négligence d'une extrême gravité confinant au dol et dénotant l'inaptitude du débiteur, maître de son action, à l'accomplissement de la mission contractuelle qu'il a acceptée, cette faute lourde est également caractérisée lorsque l'inexécution de l'obligation imputable au débiteur a pour objet une obligation essentielle du contrat, vidant celui-ci de sa substance». Ces décisions semblaient ainsi délaissier la notion classique et subjective de faute lourde pour une conception objective, plus moderne. Mais à l'opposé, d'autres cours d'appel avaient au contraire considéré que : « un retard ou la perte d'un colis acheminé en exécution d'un contrat de transport rapide ne constitue pas nécessairement une faute lourde du transporteur »²¹.

D'un point de vue classique, la faute lourde se définit par rapport au comportement de l'individu et s'entend d'une faute particulièrement grossière. Dans cette conception, c'est l'ampleur de l'écart constaté entre la conduite suivie par le défendeur et celle à laquelle il aurait dû se conformer qui révèle la faute lourde. Dans une conception plus moderne, Les juges du fond peuvent décider qu'en raison du caractère essentiel de l'obligation inexécutée et de la gravité des conséquences possibles du manquement constaté, celui-ci s'analyse en une faute lourde faisant obstacle à l'application de la clause exonératoire ou limitative de responsabilité. En adoptant une conception élargie de la faute lourde, les juges obéissent à un souci très contemporain de justice contractuelle. Plus précisément, s'agissant de la conception élargie de la faute lourde faisant obstacle aux clauses d'irresponsabilité, le juge cherche à mettre en œuvre une notion tendant à assurer « la protection de la partie la plus faible contre la partie économiquement ou socialement en position de force »²². Les arrêts qui appliquent cette notion élargie vérifient ainsi une opinion émise depuis longtemps par M. Roblot, selon laquelle « un manquement à une obligation essentielle, s'il est imputable au débiteur sera volontiers considéré comme une faute lourde »²³. La faute lourde semble en effet être un meilleur fondement que la cause pour paralyser les clauses limitatives de responsabilité. Mais encore faut-il l'apprécier de manière objective. Or, la Cour de cassation a finalement refusé de se laisser aventurer sur ce terrain, revenant sur sa jurisprudence de 1998.

Dans les arrêts de chambre mixte de 2005, la haute juridiction semble avoir rejeté une conception objective de la faute lourde au profit d'une appréciation subjective du comportement fautif du transporteur, fondée sur l'examen des circonstances exactes de l'inexécution²⁴. En cassant au triple visa des articles 8 paragraphe II de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 et 1er, 22-2, 22-3 du décret 99-269 du 6 avril 1999, au motif que : « la faute lourde de nature à tenir en échec la limitation d'indemnisation prévue par le contrat-type ne saurait résulter du seul fait pour le transporteur de ne pouvoir fournir d'éclaircissements sur la cause du retard »²⁵, la Cour de cassation retient une approche exclusivement subjective de la faute lourde. Elle refuse de reconnaître comme elle l'avait fait en 1998 que le retard, en matière de transports rapides, est constitutif d'un comportement d'une extrême gravité, résultant de la conscience qu'aurait dû avoir le transporteur des risques créés par son comportement (c'est l'urgence qui motive le recours aux sociétés de messagerie rapide) ainsi que de l'atteinte à la confiance légitime (promesse d'une livraison rapide) et de l'absence de toute explication fournie.

Cette solution qui semble consacrer un retour en arrière est contestable. En effet, s'agissant de transport rapide, le retard a ici une portée différente que dans les transports classiques. Le choix du transporteur a été motivé, causé, par la compétence particulière du transporteur. Il se traduit par un coût supérieur pour le client. Difficile d'admettre que le transporteur qui livre un pli avec un retard de quatre jours alors que le contrat stipulait une livraison le lendemain de l'envoi²⁶, que le pli est perdu²⁷, sans que le transporteur ne soit en mesure de fournir des informations sur le sort du colis qui lui a été remis²⁸ n'est pas automatiquement fautif. La spécificité de ce type de transport aurait mérité une attitude plus sévère des juges et ce d'autant plus que l'acharnement à l'égard des clients se poursuit sur le terrain de la preuve.

b. Impossibilité pour le créancier de prouver la faute du transporteur

Alors que l'évolution de la jurisprudence laissait présager un allègement de la charge de la preuve de la faute lourde pour l'expéditeur, les arrêts de 2005 reviennent à une stricte application des principes. Non

²¹ Lyon, 22 janvier 2004, n°02/6759 ; Paris, 11 mars 2004, N°1/15 672 ; Versailles, 1er avril 2004, n° 02/0694 ; Paris, 2 déc. 2004, n°02/12 192 (R.D.C. 2005/n°2, p. 266, obs. D. Mazeaud) ; V. aussi : Com., 24 mars 2004, R.D.C. N°2/2005, p.266, obs. D Mazeaud & R.D.C. 2004, p.998, obs. Ph Delebecque.

²² G. Viney, sous Civ. 1^{ère}, 22 novembre 1978, JCP 1979.II.19139.

²³ R. Roblot, *De la faute lourde en droit privé français*, RTD civ. 1943, p.1.

²⁴ En ce sens, obs. F. Letacq, précité.

²⁵ Arrêt n°231.

²⁶ Cas de l'affaire de 2005 n°321.

²⁷ Cour d'appel de Rouen, 25 mai 2000, SARL ACF Communication Assistance c/ Sté Jet Services.

²⁸ En ce sens : Ass. Plén. 1998.

seulement l'expéditeur doit prouver l'inexécution de l'obligation essentielle (retard ou perte) mais aussi les causes de celle-ci, le privant ainsi en pratique de toute possibilité d'établir la faute lourde. Le second arrêt de 2005 rendu sur le terrain de la preuve rejette ainsi le pourvoi au motif que : « la société Dubosc ne prouvait aucun fait précis permettant de caractériser l'existence d'une faute lourde imputable à la société Chronopost, une telle faute ne pouvant résulter du seul retard de livraison ». Certes, il incombe en principe à celui qui invoque la faute lourde de la prouver. Mais là, il ne s'agit plus seulement pour le client de prouver le retard, mais également la cause du retard. Comment un expéditeur peut-il en pratique établir les raisons pour lesquelles le colis n'a pas été délivré à temps ? D'autant plus que le juge ne met pas le transporteur en demeure de s'expliquer. Bien au contraire, il admet que le transporteur ne soit pas en mesure de fournir d'explications²⁹. Cette position est tout à fait favorable aux transporteurs car si l'on revient à une conception subjective de la faute lourde, il faut examiner les circonstances (comportement du transporteur, distance à parcourir, délai réel d'acheminement, délai d'information de l'expéditeur...) pour pouvoir établir la faute lourde. Faute d'éléments de fait, le client est impuissant.

Il suffira donc aux transporteurs défaillants de se déclarer dans l'impossibilité de déterminer les causes du retard, pour échapper à la faute lourde et conserver le bénéfice des plafonds de réparation. Admettons que le déséquilibre est flagrant ! Comme l'a relevé pertinemment F. Letacq³⁰: « Cette nouvelle jurisprudence de la Cour de cassation instaure donc une prime à la mauvaise foi que l'on ne peut bien sûr que condamner ».

Le recours à la faute lourde étant exclu, ou pour le moins rendu improbable, restait l'abrogation pure et simple des dispositions réglementaires relatives à la limitation de réparation. Mais là encore, le Conseil d'Etat n'a pas couru au secours des clients déçus par le transport rapide.

II. Le refus du Conseil d'Etat d'abroger les plafonds de réparation réglementaires

Pour qui n'est pas un spécialiste de droit des transports, les plafonds légaux de réparation peuvent paraître exorbitants du droit commun. Et ce, d'autant plus lorsqu'ils sont opposés à des expéditeurs agissant en tant que particuliers, ce qui n'est pas, loin s'en faut, la situation la plus répandue. Dès lors, ils peuvent apparaître comme abusifs à l'égard du consommateur. Dans la mesure où ces plafonds sont issus de contrats-types édictés par décret, ils ont une valeur réglementaire. Leur caractère abusif ne peut donc être invoqué devant le juge judiciaire. S'attaquer aux plafonds revient à demander l'abrogation de ces dispositions réglementaires. C'est à ce difficile exercice que se sont livrés deux sociétés en tentant de démontrer le caractère abusif des clauses de limitation de responsabilité figurant dans les contrats-types (a). Mais le conseil d'Etat, saisi d'un recours en excès de pouvoir contre la décision ministérielle qui avait refusé cette abrogation, rejette cette qualification de manière habilement motivée (b).

a. La tentative de qualification de clause abusive

Deux sociétés, désireuses de se débarrasser de ces plafonds encombrants, avaient adressé au Ministre des transports une demande d'abrogation des articles 14 et 15 du décret du 14 mai 1988³¹ ainsi que des articles 21 et 22 du décret du 6 avril 1999. Le Ministre avait exprimé son refus par lettre du 22 septembre 2003. Les deux sociétés ont donc saisi le Conseil d'Etat pour demander l'annulation pour excès de pouvoir de la décision de refus du Ministre. La société Chronopost et la fédération des entreprises de transport et logistique de France ont été admises à intervenir à l'instance, étant donné leur intérêt à voir la décision ministérielle maintenue.

Sur le fond, les requérants soutenaient à titre principal que ces dispositions des contrats-types contrevenaient à la réglementation des clauses abusives issue de l'article L.132-1 du Code de la consommation. Ils soutenaient ainsi que ces clauses d'origine réglementaire étaient imposées par un professionnel à un consommateur créant un « déséquilibre significatif au détriment du consommateur ». Dès lors, leur légalité pouvait être contestée, d'où la demande d'abrogation. L'argument était inexorablement voué à l'échec dès lors que l'abrogation demandée ne touchait pas uniquement les clients consommateurs, mais tous les clients des transporteurs. En outre, la demande d'abrogation n'était semble-t-il même pas limitée au transport rapide.

²⁹ Cas de l'arrêt n°231 rendu en chambre mixte le 22 avril 2005, précité note n°13.

³⁰ Obs. F. Letacq, précité.

³¹ Décret portant publication de l'ancien contrat-type "messagerie".

Le contrat de transport n'étant pas, en général, un contrat de consommation, l'argument ne pouvait prospérer.

b. Le rejet de cette qualification par le Conseil d'Etat

Pour obtenir l'abrogation des dispositions réglementaires, le recours à la notion de clause abusive n'était pas dénué de pertinence. En effet, les limitations légales de réparation sont indubitablement trompeuses dès lors que le co-contractant du transporteur rapide est un particulier. L'annexe au Code de la consommation ne classe-t-elle pas parmi les clauses potentiellement abusives « les clauses ayant pour objet ou pour effet : b) d'exclure ou de limiter de façon inappropriée les droits légaux du consommateur vis-à-vis du professionnel ou d'une autre partie en cas de non-exécution totale ou partielle ou d'exécution défectueuse par le professionnel d'une quelconque des obligations contractuelles, y compris la possibilité de compenser une dette envers le professionnel avec une créance qu'il aurait contre lui » ? Nul doute que les clauses limitatives de responsabilité des contrats de transport répondent à cette qualification. En revanche, l'argument ne pouvait pas valoir pour tous les clients agissant à titre professionnel. Dès lors, la généralité des termes du recours pouvait permettre de l'écarter d'emblée.

Le Conseil d'Etat ne se dérobe pas néanmoins sur le terrain des clauses abusives. Il démontre au contraire l'absence de caractère abusif de ces dispositions. La possibilité pour le client de rehausser le plafond de réparation, par une déclaration d'intérêt spécial à la livraison³², ôte, selon le Conseil d'Etat, tout caractère abusif à cette disposition. Notons cependant qu'à l'époque de la première affaire Chronopost, et même de la deuxième, les formulaires des contrats édités par la société Chronopost ne comportaient pas une telle faculté...³³

Il aurait sans doute été préférable de cantonner le recours en illégalité sur le seul terrain du droit de la consommation. En ce domaine, l'application des contrats-types se justifie peut-être moins. Mais ce serait au risque d'une perte d'unité du droit des transports.

Un second argument contre la qualification de clause abusive est mis en avant par l'arrêt : la possibilité d'écarter la limitation en cas de dol ou de faute lourde. Certes, mais si la jurisprudence actuelle de la Cour de cassation devait perdurer, ce serait une possibilité bien illusoire.

Vaines tentatives donc ; les plafonds s'en trouvent assurément "sauvés"³⁴ mais c'est au prix d'un sacrifice des clients que ne justifie peut-être pas la spécificité du droit des transports³⁵. La décision du Conseil d'Etat est sans doute salutaire dans la mesure où toute la philosophie du droit des transports repose sur l'existence des plafonds de réparation qui sont la contrepartie "naturelle" des lourdes obligations qui pèsent sur le transporteur. En outre, la remise en cause des plafonds n'aurait pas été cantonnée aux seuls transports rapides car le décret de 1999 couvre désormais tous les transports de marchandises par route pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique. Or, ces limitations légales fondent toute l'économie du contrat de transport. Il y avait donc là un véritable danger pour la profession. Peut-être conviendrait-il de réfléchir à l'élaboration d'un contrat-type spécifique au contrat de transport rapide, avec des plafonds relevés. Sans doute faudrait-il également inciter les transporteurs expressistes à prévoir des clauses d'intérêt à la livraison³⁶.

S'agissant de l'appréciation subjective de la faute lourde, il nous semble que la Cour de cassation aurait pu être plus sévère à l'égard des transporteurs rapides. Il y avait certes un risque pour les transporteurs classiques de perdre le bénéfice des plafonds si tout manquement à l'obligation essentielle de déplacement devait être qualifié de faute lourde. Mais une solution particulière aux transports rapides aurait été bienvenue. Notamment, il eût été possible de présumer la faute lourde lorsque le transporteur s'avère dans l'impossibilité d'expliquer les causes du retard. Dans l'état actuel, cette nouvelle jurisprudence laisse l'impression de dessiner les contours d'une certaine immunité au profit du transporteur rapide, qui n'est pourtant pas toujours le "Maître du temps"...

³² Art. 22-3 du contrat-type " général ".

³³ Les conditions générales Chronopost ont été revues en ce sens depuis...V. les commentaires de J.-P. Tosi sur cette question, précité.

³⁴ M. Tilche, *Contrats-types, les plafonds sauvés*, B.T.L. 2005/n°3091, p.495.

³⁵ En ce sens, Ph. Delebecque, note sous *C.E. (10^e et 9^e sect. Réun.)*, 6 juil. 2005, précité.

³⁶ Ce que la société Chronopost a semble-t-il déjà fait pour certains types de contrats. Mais encore faudrait-il que les agents de La Poste soient formés à proposer ce type de clauses aux clients, ce qui n'est pas le cas, expérience tentée, pour le client occasionnel *lambda*.