

— jean-françois laé —

### Entre la loi et les gestes ordinaires : la jurisprudence.

«Parfois, les magistrats parlent de la loi, et les professeurs parlent du latin, de manière à faire croire que ce sont là des entités préexistant soit aux décisions judiciaires, soit au vocabulaire et à la syntaxe, les déterminant de la manière la plus rigoureuse et les requérant de se soumettre ! Or, la moindre réflexion nous montre qu'au lieu d'être de tels principes, la loi et le latin sont des résultats». W. James, *Le pragmatisme*, Paris, Flammarion, 1968 (1911). p. 168-169.

*Auctoritas*, c'est la fondation dit-on. À la fois un geste constructeur, celui d'édifier, de garantir, de tenir en main; et le fait d'être *auctor*, ce crédit accordé à celui qui écrit : le bel écrivain. Ainsi pense-t-on généralement que la loi est une source centrale d'autorité, une source qui dit tout : il s'agirait de lire le Code de la route pour comprendre pratiquement comment les agents se conduisent; le Code forestier pour saisir la pratique d'affouage d'une région; le Code des drogues pour retracer les gestes du fumeur de stupéfiants. L'enseignement du droit porte au firmament «la loi», professe sans relâche que celle-ci est fondatrice du pouvoir, qu'elle institue la société entière et structure le monde. L'affermissement de l'autorité de l'Etat passerait par elle, nous serions saisis par la main de fer du souverain au pénal ou par les doigts crochus du civil. Pourtant, suffit-il d'ouvrir le Code de la route de 1959 pour savoir ce que les individus font nuitamment de leur voiture les soirs d'été? Suffit-il de parcourir le Code forestier pour voir les ruses aux droits de récolte du bois en 1871 dans telle commune ? Suffit-il de déplier le Code des drogues pour voir le fumeur d'opium en 1905 au sein des équipages de la Flotte de la Marine ?

Je voudrais un bref moment agacer cette certitude, celle qui consiste pour les sociologues, historiens et philosophes de situer une histoire de l'autorité à des sommets, là-haut, la noble institution. Pourquoi l'autorité du droit n'est-elle pas localisable, ni dans la loi, ni dans la doctrine ni même dans les débats parlementaires ? Vous pouvez dix fois répéter à voix haute l'article 1382 du code civil : «Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer», vous ne saurez toujours pas quelles sont les actions de l'homme qui cause (ou non) un dommage.

Mais pourquoi ? Simplement le grand article 1382 s'ouvre par trois petits mots incroyables : Tout fait quelconque... Or, qu'est-ce qu'un fait quelconque ? Nous voilà parti en ordre de bataille pour chercher le long des routes le «fait quelconque», dans l'épaisseur des pratiques sociales, en quête de mille événements supposés avoir causé... Ainsi ce sont bien les dommages qui vont se mettre à causer des faits quelconques, à les éclairer, les retourner dans tous les sens.

Retournement de la proposition : le dommage devient l'inspirateur des faits, le principe de leur recherche, le motif de leur considération. C'est ici qu'il faut aider W. James : non seulement les codes et les lois ne sont pas des entités préexistantes, mais plus, ce sont des formulations qui ne nous disent rien des réalités qu'elles sont censées empoigner. Parce qu'ils ne cessent de se cogner à des événements, à des forces inattendues, à des affects mouvants, les Codes se désagrègent sous le soleil des études de cas, entendez son socle pratique et capillaire : la jurisprudence. Parce que la jurisprudence est la raison pratique des lois et des codes, un récepteur de postures et de singularités, d'habitudes et de disciplines, il faut la concevoir comme une machine à accumulation de gestes, d'affects, de sentiments et de conceptions pratiques qui, bout à bout, font autorité.

Parce que l'article 1382 est une phrase ouverte et béante - entendez que ses trois premiers mots sont sur une ligne de fuite, disposés à tout absorber -, il traversera agile et lesté deux siècles entiers en étant sollicité comme nul égal jusqu'à nos jours. Parce qu'il se prêta à mille contorsions, courbures, tortillements, il fût l'un des articles de loi les plus courtisés, cajolé, le plus louangé par les magistrats et les juristes.

Qu'est-ce que la jurisprudence, c'est une espèce d'autorité du cas, l'emprise de l'*exempla* sur le concept. Une situation est dressée à partir d'un document de police ou de plusieurs témoignages. Un ensemble de singularités lève un événement, un spécimen détachable, de sorte à devenir ou à saturer un concept : «une qualification» dit le juriste. Puis, ce sera la répétition des cas d'une même espèce qui, ratifiée de cour en cour, formeront un noyau stable d'interprétation qui fera peu à peu autorité. De répétition en répétition, la longue durée de la jurisprudence exercera lentement, sur plusieurs décennies, ce travail de ratification, de référence et donc d'autorité. Mais il se peut que cinquante ans plus tard, à nouveau, la stabilité vacille, des évé-

ments étrangers surviennent, une nouvelle façon de penser s'impose.

D'innombrables événements vinrent au fil du XIX<sup>e</sup> siècle s'échouer ainsi au tribunal civil, pénal ou administratif. Des milliers de dommages privés y furent publiquement exposés, discutés, avant d'être figé dans un jugement : de sombres affaires de famille, des histoires d'enfants abandonnés, de parents maltraités, des avortements qui ont mal tourné, des époux qui se sont évaporés, mais aussi des accidents au travail ou ailleurs, des imprudences ou des négligences. Gémissants, tourmentés, effondrés, des corps surgirent par rafale dans une grande anthologie, la jurisprudence, recueil des jugements publiés depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle, récits d'heurs et de malheurs qui forment la matière empirique par laquelle on peut analyser les façons de faire et de penser.

Rappelons que depuis 1800 environ, la jurisprudence doit être « motivée » : pour justifier une décision de justice, un événement est identifié par un réseau conceptuel et la narration de ce qui s'est passé devient obligatoire. Afin de convaincre les parties (et parce que la loi les y oblige), les magistrats racontent par le menu la scène, les situations, les dispositifs affectifs et la disposition des lieux par lesquels des tableaux vivants nous parviennent. Ainsi en lisant un jugement, vous verrez un *exempla* de ce que l'on fait nuitamment en voiture en 1959, les ruses sur les identités lors des récoltes de bois en 1871, l'Etat-major de la Marine excédé des fumeurs d'opium en son sein !

La démarche jurisprudentielle est empirique et vise à résoudre un problème et à le trancher. Alors que le juriste se concentre entièrement sur la décision finale du jugement (le résultat, dit-il), il importe de s'intéresser à ce qui la précède, le récit d'une histoire problématique. Chaque jugement transporte une question et, comme une porte ouverte, laisse échapper une comparaison, un rapprochement dont le sociologue doit s'étonner. C'est l'occasion d'écouter quelques questions, distraitement et sérieusement, comme nous l'enseigne Georges Perec.

Pris au hasard :

« Suffit-il de prélever la carte d'ADN d'un mort, pour une reconnaissance de paternité, ou celui des condamnés, pour des délits sexuels, afin de les poursuivre ? Peut-on assimiler certaines relations sexuelles conjugales à des viols ? Comment peut-on obliger un propriétaire privé à détruire les cabanes en bois construites sur son terrain, et à défaut, comment encoder autrement son terrain pour le

contraindre ? Vivre à la rue, en absence de logement, à la suite d'une expulsion, serait-elle un « trouble grave à l'ordre public » qui mérite la poursuite de l'expulseur ? Peut-on qualifier une situation de pauvreté non aidée du délit de « non-assistance à personne en danger » ? Suffit-il de dire qu'un conducteur est un chauffard pour l'assimiler à un criminel ? Suffit-il de louer son corps quelques mois pour rendre plus heureux un couple stérile ? Pour opérer par craniotomie, une forte aiguille d'emballeur et un ciseau de menuisier sont-ils équivalents à des forceps ? Durant l'accouchement, la venue d'un médecin est-elle nécessaire pour aider une matrone ? Peut-on voler une chose qui n'est pas saisissable ? Lors d'un match de boxe, le coma profond d'un combattant est-il une atteinte à son intégrité physique ? La preuve d'une onde radioélectrique peut-elle se faire par témoignage même si celle-ci ne se voit pas ? L'abandon du domicile suffit-il pour obtenir le divorce, et est-ce ou non une injure faite au conjoint ? Peut-on penser que « ne pas agir » peut équivaloir à agir pour commettre un délit ? »

Prodigieusement empirique, la jurisprudence tente de répondre à ces questions non sans hésitations et sans toussoter. On saisit immédiatement la dimension socio-historique des questions et des réponses. Ces questions ont pour le moins une historicité ; et elles ne sont pas réservées à la pénalité. Le civil a très tôt ramifié des réseaux de signification venant des ordres professionnels (officier de santé, pharmacien, sage-femme, notaire, bouilleur de cru), des juridictions gracieuses (du conseil de famille, de l'émancipation, des mineurs, des tutelles et curatelles), des juridictions amiables (baux et loyer, cadastre et bornage, saisie-arrêt), des tribunaux de première instance (police des métiers, désaveu d'enfants, constat après décès, déclaration de grossesse), des petites institutions de conseil (aux allocations militaires et aux soutiens de famille, aux allocations médicales, aux bilans des sociétés, des avaries et des retards). Ces multiples instances ont donné consistance à cent notions et à une cohorte de jurisprudence pour porter du sens à telle ou telle loi, article du Code civil. Bien sûr, ces juridictions et ces réalités extensives sont traversées par la grande notion de contrat, et par ce fameux article 1382 « tout fait quelconque ayant causé un dommage... » que nous venons d'interroger. Nous pourrions poursuivre l'enchaînement, par la lecture de l'article suivant du Code civil, l'article 1383, qui va être un accélérateur des « faits quelconques » en y accolant deux mots ordinaires : « Chacun est responsable du dom-

mage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa *négligence* ou par son *imprudence*. Négligence, imprudence, la banalité l'emporte et ces deux mots-concepts sont médiocres : tout homme doit être en mesure d'apprécier les risques de son action, au travail comme en famille, dans la rue, au cabaret ou dans les transports, avec ses voisinages comme avec ses enfants. Tout cela dépasse complètement le processus juridique. Et pourtant, l'IMPRUDENCE sera une notion civile par excellence. On peut ainsi partir d'une question qui se formulerait ainsi : les figures de l'imprudence dans le droit et la jurisprudence du XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles ne sont-elles pas de simples répliques des conceptions ordinaires et partagées d'une époque donnée ?

À toutes fins utiles, je prendrais un espace dans lequel le mot IMPRUDENCE sera grandement sollicité : l'espace des chemins de fer français. Je voudrais montrer que ce mot sera trempé de questions empiriques qui lui donneront du sens. Assurément la locomotion, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, contribue à l'invention de concepts juridiques: elle construit la notion «d'utilité publique» qui parvient à percer les domaines des propriétaires, chose sacrée s'il en est; elle édifie mille gestes techniques de prudence sur fond d'expertise et d'inventaire des conduites hasardeuses, des postures dangereuses, des actions mal réglées. Le passant ou le migrant accèdent au statut de voyageur, par un règlement étendu des normes de conduite, avec des droits à réparation pour les accidents et dommages subis à mesure des imprudences relevées au cœur du réglementaire<sup>1</sup>.

## La discipline des transports

1840 - 1860 : A grands traits l'Etat social naissant produit d'innombrables règlements sur la sécurité, l'exercice des métiers, la circulation, les transports, les services publics. Si le XVIII<sup>e</sup> siècle pensait la responsabilité massivement sur des relations contractuelles simples (des relations au sein des corporations au côté des relations de louage des choses), l'explosion industrielle de 1840 va les superposer aux nouvelles relations économiques, comme des sortes de nouvelles protections contre les accidents. Cette attestation d'une «protection sociale avant l'heure», on la trouve déjà présente dès 1816, à travers la police du roulage qui édictait des mesures de prudence relatives à l'allure des chevaux, poids de charge, éclairage des voitures, statut des cochers ou postillons<sup>2</sup>. A quoi s'ajoutera l'ordonnance de 1846, une longue liste de décisions ministérielles prises pour organiser les chemins de fer, régler la durée du

travail et des repos, planifier les gestes des personnels, leur statut, les hiérarchies, la synchronie des mouvements, leur sécurité ainsi que celle des voyageurs<sup>3</sup>. On évalue des choses nouvelles : la nature délicate d'un travail, les attributions accordées à tel métier ou telle fonction, le contenu des services demandés, l'éventuelle inexpérience professionnelle, les contacts dangereux avec la matière, un travail exceptionnellement périlleux, ce qui ne manque guère. Mais la principale révolution de la responsabilité vient des moyens de locomotion : les compagnies de chemin de fer, les compagnies de tramways et d'omnibus, le chemin de fer métropolitain de Paris.

On n'imagine guère à quel point des milliers de décisions ont charpenté la discipline au travail, prescrits les attitudes attendues au travail très tôt dans l'his-

---

<sup>1</sup> Cette posture et les matériaux qui suivent sont déployés dans J.-F. Laé, *L'ogre du Jugement*, Stock, 2001.

<sup>2</sup> Voir les décrets de 1806, 1816, 1850 et la loi de 1851 sur la police du roulage. L'ordonnance de 1846 (10 janvier) est une ordonnance de précaution: sont présentés les risques de déraillement (vitesse, freins, voies, attelage), les collisions (surveillance, horaires, sens du mouvement), les chutes sur la voie (fermeture des portières), l'incendie (sortie des flammèches, matières explosives), l'obligation d'apporter les perfectionnements découverts par la science. L'inobservation constitue la compagnie en faute vis-à-vis de la victime.

<sup>3</sup> Soumis à l'avis de la section des Travaux Publics du Conseil d'État, ces ordonnances, décrets ou arrêtés sont des règlements d'administration publique d'État, en clair le ministre reçoit mandat par le législateur d'annoncer les lois à l'intérieur de ce domaine. Double déplacement de la souveraineté : l'État donne concession aux ingénieurs des mines et des travaux publics, le législateur donne délégation de pouvoir au ministre des travaux publics. Le contrôle technique, professionnel, commercial, de police, financier est de compétence administrative, une législation spéciale au même titre que les ateliers classés, les usines métallurgiques ou les cours d'eau. L'idée qui préside est l'intérêt public, ces ouvrages industriels d'utilité publique concernent la nation tout entière.

<sup>4</sup> Réglementation du matériel roulant, des appareils à vapeur, des chaudières capable de résister à la pression de la vapeur, des registres sur les états de service des locomotives, de la surveillance des essieux. L'ordonnance de 1846 érige le principe de précaution pour les causes les plus fréquentes d'accidents : interdiction des roues en fonte cassantes, une locomotive en tête et en fin de train, des signaux sur la voie en cas de réparation, une visite du mécanicien sur les freins avant le départ. Des mesures obligent l'exactitude absolue des heures de départ, entre les départs ou les passages successifs de deux trains, un conducteur garde-freins responsable du signal d'alarme, de l'éclairage. Le ministère fixe les prix de transport, au nom de l'utilité générale.

toire de la protection<sup>4</sup>. Il faut mesurer surtout combien les règlements d'administration publique sont édictés par délégation de l'État central. L'architecture des règlements techniques est bâtie par délégation<sup>5</sup>. L'État mandate les compagnies des chemins de fer pour régler le théâtre des gares, les stations et haltes dont le service intéresse la sécurité des trains et des manœuvres, la conduite des trains, la sécurité des passages à niveau, la police des chemins de fer, la surveillance des expéditions... Ce qui déplace au bout du compte la visibilité de la responsabilité et des imprudences, la traduction juridique des accidents et incidents. En dressant le tableau des précautions à prendre, on modèle les fautes que les magistrats ne pourront que suivre dans leurs jugements. Les règlements fondent l'appréciation juridique, la précède, devance le registre des condamnations. Leur inobservation soumet l'évaluation des magistrats à des prescriptions écrites et très précises qui relèvent de l'État<sup>6</sup>.

Nous sommes bien loin de l'échoppe de l'artisan ou de la boutique du commerçant, loin encore de l'atelier de la petite entreprise. Ici, émerge un ensemble de règlements qui s'affiche massivement dans l'espace public, alerte les maires ou les juges de paix, mobilise des corps nouveaux de contrôle commercial, de police, de travail, d'inspection financière ou technique.

Propriété de la nation par délégation, les chemins de fer réglés en 1845 forment le pendant des Mines régies dès 1810<sup>7</sup>. Portées par l'État-concessionnaire, sous l'autorité directe du ministre des Travaux publics, les contraintes industrielles vont lester en profondeur le régime de la «faute». En plaçant des règles administratives d'ordre public en amont du procès civil ou pénal, ces nouvelles obligations vont s'imposer au magistrat civil, ou de lui soustraire au profit de la magistrature administrative. C'est qu'une sorte de droit administratif se loge au sein même des règles privatistes: un quadrillage serré de normes industrielles, techniques, hiérarchiques, spatiales, une liste impressionnante de procédés d'où découleront de la sécurité, avec son envers: l'imprudence ou l'inobservation des règlements<sup>8</sup>.

Ainsi des milliers d'objets vont surgir à l'intérieur de l'industrie du fer et des machines à vapeur. Prenons juste une petite liste d'objets et de gestes nouveaux qu'il faut régler, ajuster, prescrire, encoder en quelque sorte :

- les bagages sont à la main ou à un facteur, enregistrés ou égarés, avec un bulletin d'enlèvement ou de garantie;

- Les gares sont dites de jonction, de transit, de frontières, principales ou ouvertes;
- Les polices sont dites de gares, locales, celles des chemins de fer ou des tramways;
- Il y a les registres cotés et paraphés;
- Nous avons des bulletins dits de délivrance, d'enlèvement, d'expédition, de livraison ou de transport;
- Les tarifs sont dits de transit, d'exportation, d'importation, par wagon, réduits ou avantageux;
- et il y a les wagons à couloir, d'agrés et d'outils, bâchés, écuries, freins, lits, plombés, réservoirs, restaurants...

Cette liste à la Périclès donne des statuts aux objets, les assigne à des places et des temps, des mouvements et des mesures, des trajets et des sécurités particulières. C'est bien l'espace de danger qui produit un maillage serré de signes de surveillance, d'avertissements et de précautions, de passages à niveaux, de signaux pour avertir du risque. La disposition des gares, des lignes, des passages, des dangers sont affichées et commentées. L'intérêt de sûreté est partout placardé. L'imprudence rôde à chaque instant. D'autant lorsqu'on souhaite protéger les voyageurs des accidents. Pour y parvenir, l'on dresse des parades placardées dans chaque gare, chaque wagon, chaque entrée. Lisons ce règlement de 1850.

<sup>5</sup> *L'Etat livre aux compagnies la voie construite sous la direction de ses propres agents, le service des ingénieurs des ponts et chaussées; à ceux-ci revient le soin d'exécuter les terrassements, ouvrages d'art, les stations et les maisons de garde des passages à niveau. L'Etat est responsable, vis-à-vis des tiers, du fait des personnes qu'elle emploie à son service. Dès 1807, l'Etat s'oblige à réparer, à l'occasion du préjudice causé par l'exécution de travaux publics. Ce sont des actes d'administration et non de commerce.*

<sup>6</sup> *Dans la chaîne de l'inobservation des règlements, sont visés les auteurs des circulaires, ordres de services ou consignes qui dérogeraient aux lois et règlements, les chefs de service qui auraient laissé faire, les chefs d'exploitation qui auraient passé outre pour parer aux accidents provoqués par la lenteur des manœuvres, chargements ou déchargements des trains.*

<sup>7</sup> *Si les Compagnies sont dites privées, jusqu'en 1938, elles sont en fait soumises à l'ordre réglementaire qui relève directement de l'Etat.*

<sup>8</sup> *La notion de sécurité publique se loge dans le contrôle administratif et dans le pouvoir des ingénieurs qui, ensemble, vont modifier la notion de prudence et d'assurance des ouvriers dans la jurisprudence. Voir Ewald F. (1986), L'Etat-providence, Paris, Grasset, 111-122.*

# dossier

«Devoirs et règles d'usage. Il est défendu :

1- d'entrer dans les voitures sans billet, de se placer dans une classe supérieure à celle qui est indiquée par le billet, de prendre une place déjà régulièrement retenue par un autre voyageur;

2- d'entrer dans les voitures ou d'en sortir autrement que par la portière qui se trouve du côté où se fait le service de train;

3- de passer d'une voiture dans une autre autrement que par les passages disposés à cet effet, de se pencher dehors, d'occuper une place non destinée aux voyageurs ou ayant une destination spéciale;

4- de se servir sans motif plausible du signal d'alarme pour faire appel aux agents de la compagnie;

5- de monter ou descendre avant l'arrêt complet du train;

6- de fumer dans les salles d'attente, ainsi que dans les voitures, exception faite des compartiments portant la plaque indicative : fumeurs;

7- de cracher ailleurs que dans les crachoirs.»

Pour la jurisprudence: fumer, cracher, actionner le signal d'alarme sans justification, occuper une place indûment, une fois constaté par procès-verbal, permettra de se retourner contre le voyageur en cas d'incident.

Ainsi, l'industrie du transport et les relations de service aux voyageurs, produisent des milliers de règlements et une culture de la précaution sans égal. Une part importante de la jurisprudence publiée dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle y est consacrée. Contrairement à la manufacture, les accidents des chemins de fer s'étalent dans la presse, s'affichent dans les gares et les trains, émeuvent la foule des voyageurs. L'effet de choc tient autant aux photos publiées qu'à la liste des décès qui comporte femmes et enfants. La sécurité se placarde le long des lignes de chemin de fer: «espace interdit aux étrangers du service». Des milliers d'anonymes lisent les sanctions en cas de «non-respect du règlement». L'irruption des trains fait peur. La frayeur se mêle à l'enthousiasme. Les expropriations «pour cause d'utilité publique» terrorisent autant qu'elles ravissent. Les trains passent avec leur cargaison de règlements à l'adresse de la foule. Comment l'assurance des accidents du travail aurait-elle pu voir le jour sans ce théâtre à ciel ouvert où se jouait un appel à la sécurité ?

Mille événements vont faire exploser la notion de négligence, de non-respect du règlement, une culture du danger et de la sécurité, de l'attention suffisante

et de la défectuosité, qui formeront un régime très particulier de la surveillance dans les années 1860-1900. Entre la responsabilité patronale qui se dilate et la responsabilité des établissements dangereux, incommodes ou insalubres, tout un pan nouveau de la responsabilité des compagnies des chemins de fer va étendre l'observation disciplinaire et sécuritaire, une véritable pragmatique visuelle et du signal. L'imprudence prendra sens dans ce bain non juridique, le tumulte des événements accidentels des chemins de fer, le fourmillement inouï des gestes, les pratiques collectives et les usages pratiques.

## Les gestes infra-ordinaires

Cela va transformer les théories du droit privé. Sous l'autorité directe du ministre des Travaux publics, ces mécanismes vont lester en profondeur le régime de la «faute». Un droit administratif contamine peu à peu les règles de droit privé. Un quadrillage serré de normes industrielles, techniques, hiérarchiques, spatiales se transfère dans le droit, lui impose «l'imprudence et l'inobservation des règlements». Dites par la raison industrielle, ces maladresses, imprudences ou inobservations alimentent la jurisprudence, définissent des contenus qui ne viennent pas de la loi, rééquilibrent le couple responsabilité-sécurité dans lequel l'intérêt public des compagnies plante un nouveau régime d'obligations. Dans le sous-sol du droit, des obligations se déploient, de nouveaux métiers industriels naissent. C'est le corps des ponts et chaussées (École des Mines et École des Ponts) qui parle sourdement dans la jurisprudence, il traduit un savoir technologique de l'organisation d'une industrie à ciel ouvert. Pour s'en convaincre, il suffit de lire cet arrêt de 1896 qui décline l'éventail des occupations journalières d'un chef de station afin de voir, justement, si imprudence il y a. Les magistrats relèvent que le chef de station est astreint à :

«1- une durée du service journalier, de six heures du matin à dix heures du soir, seize heures;

2- l'expédition et l'arrivée de la petite vitesse, la comptabilité;

3- suivre six trains grande vitesse et les trains facultatifs à desservir journallement;

4- surveiller six aiguilles à manier et à nettoyer, puis le garage des wagons à faire;

5- la distribution des billets aux voyageurs;

6- vingt dépêches à recevoir où à transmettre en moyenne par jour;

7- la manutention de la grande et petite vitesse de toutes sortes de marchandises, nettoyage des salles, quai, lampisterie, appareils et lieux d'aisances;

8- les écritures diverses et renseignements au public;

9- surveiller le croisement de train facultatif;

10- enfin, service à l'arrêt des trains, une minute d'arrêt pour les trains de grande vitesse, huit minutes pour les trains de petite vitesse.» (Cour d'appel de 1896)

Spécialisé, le chef de station est aussi l'homme à tout faire, à courir durant seize heures d'activité à hue et à dia. Inutile de dresser le plan détaillé de ses cheminements physiques, de compter le nombre d'objets portés, inscrits et retransmis, pour comprendre la surcharge de travail. Cette décomposition des gestes, des durées minutées et des synchronies dévoile en creux les écarts, embardées et erreurs qui mèneront à l'éventuelle inattention. La notion d'imprudence est la soustraction d'un geste dans la régularité des tâches, une simple déduction de l'horloge industrielle et du théâtre de ses rôles. On le voit, le chef de station est débordé de tous les côtés. Nul étonnement que l'accident survienne.

Le décor est une gare du Midi, Vielmur. En courant au-devant du train comme à l'habitude, le bulletin de passage signé en main, ce chef de gare soudain glisse sous le convoi et meurt.

Combien de secondes avait-il pour tendre cette feuille et faire tant d'autres choses? Les attendus du jugement racontent et précisent ainsi l'enchaînement des tâches :

«Le chef de station Cordes se trouve obligé de faire les opérations suivantes dès l'arrivée du train: 1<sup>e</sup> opération, s'empresse de quitter la table où se trouve l'appareil télégraphique auprès de laquelle il est prudent de se tenir, des dépêches pouvant survenir jusqu'à l'arrivée du train et courir fermer le disque, parfois faire l'aiguille;

2<sup>e</sup> opération: se rendre à la locomotive à la tête du train pour remettre au mécanicien le bulletin ou ticket du train facultatif;

3<sup>e</sup> opération: se rendre au fourgon des bagages pour faire signer la feuille de la marche des trains, dite feuille rouge;

4<sup>e</sup> opération: effectuer le chargement dans le wagon des bagages des voyageurs partant et le déchargement sur le quai des bagages des voyageurs descendant à Vielmur;

5<sup>e</sup> opération, souvent la plus complexe: s'assurer que toutes dispositions sont prises pour le départ, que tout est en place, qu'aucun obstacle provenant parfois du fait des voyageurs n'empêche ce départ, s'en entendre avec le chef de train qui, d'après les dernières instructions ministérielles, donne le signal de ce départ, qui n'a définitivement lieu qu'après que le chef de gare l'a donné à son tour.»

Les magistrats suivent pas à pas la liste des opérations pour se forger une opinion, conclure que l'homme n'a guère de répit et, finalement, condamner la Compagnie :

«La Compagnie du Midi décline sa responsabilité. Elle soutient que Cordes n'a pas exécuté les règlements prescrivant de ne remettre le bulletin ou ticket de train facultatif au mécanicien qu'après l'arrêt du train et qu'il y avait imprudence de sa part de courir parallèlement au train en marche et de le lancer au mécanicien pour qu'il le saisisse.

Il a augmenté son imprudence en cherchant à rattraper le bulletin tombé dans la voie. Il a été alors heurté par les wagons, probablement par le marchepied, de celui des bagages sur lequel on a remarqué des traces de sang.

Il a été renversé puis entraîné sous les wagons qui l'ont écrasé. La Compagnie ajoute enfin que Cordes ordinairement sobre était-ce jour là, sinon en état d'ivresse, du moins en état d'ébriété, ce qui lui avait fait perdre son sang-froid.

Il est établi par les enquêtes que l'allégation de l'ivresse ou même ébriété de Cordes est complètement inexacte.

Dès lors qu'on comprend que Cordes étant seul pour réaliser toutes les opérations à sa charge à l'arrivée du train, dans une minute, ait pris l'habitude de marcher d'un pas très rapide, quelques fois de courir parallèlement au train entrant en gare et pendant sa marche.

Le jour de l'accident, il fit de même, ce qui exclut l'idée qu'il n'était pas dans son état normal.

Si en courant ainsi parallèlement au train pour rejoindre la locomotive, il commettait une imprudence, cette faute est légère et permet seulement à la cour d'en tenir compte au point de vue de la responsabilité.

Mais que bien autrement est lourde la faute de la compagnie n'adjoignant pas au chef de station un homme d'équipe pour l'aider, et faisant peser sur lui seul l'obligation de faire les opérations multiples dont le tableau a été ci-dessus reproduit, dans le délai d'une minute.

# dossier

*La compagnie aurait du avoir égard à la préoccupation inévitable du chef de station appréhendant de ne pas suffire à sa besogne dans un délai vraiment minuscule.*

*Le chef de station a toujours à redouter les mauvaises notes, les amendes et aussi les responsabilités. Il y a ainsi preuve d'un surmenage par la privation du personnel.»*

La «faute légère», il y a là une attention nouvelle: l'imprudance se retourne contre la Compagnie du Midi. La Compagnie du Midi se présente en cassation qui rejette, en soulignant à son tour : «*que l'on ne saurait méconnaître les caractères de la faute dans le fait, par une compagnie, d'exiger de son préposé des services au-dessus des forces normales d'un homme doué d'une activité moyenne, et de lui refuser l'adjonction d'un auxiliaire dont il a vainement réclamé le concours.*» Le tribunal se prononce donc sur la force de travail, la charge d'un service qu'aucun règlement ne saurait alourdir impunément. Un point de vue présent dès 1816, à travers la police du roulage dont nous avons parlé.

## Pour conclure

Un nouveau régime de la faute mineure s'invente au début du XIX<sup>e</sup> siècle, la petite imprudence. La responsabilité est remodelée. Faute partielle du personnel, du voyageur, négligence du transporteur, pleine responsabilité des risques des compagnies. Le principe de précaution est déjà à l'œuvre : les enquêtes administratives, l'examen des lieux de l'accident, les rapports d'expert, les témoignages des employés vont dans le même sens, l'inobservation d'une consigne. Jamais accidents n'ont été tant observés: depuis 1850 le commissaire de surveillance administrative de la circonscription est à pied d'œuvre, il avise le ministre des travaux public, le directeur du service de contrôle, le préfet du département et les ingénieurs de la voie et de l'exploitation, parfois même le Procureur de la République. La présomption de responsabilité sans faute est déjà en amont de la loi sur les accidents du travail de 1898. Bien avant son adoption, la jurisprudence avait mis à la charge du patron un faisceau d'obligations qu'aucune loi ne lui imposait. Toutes les perfections de la science, disait-on, devaient empêcher les accidents et protéger l'ouvrier par tous les moyens.

On peut retenir quelques nettes caractéristiques de ces profondes transformations: tout d'abord, je l'ai dit, dès le début du XIX<sup>e</sup> siècle, les nombreuses analogies sont frappantes entre la faute pénale des art. 319 et 320 et la faute civile d'imprudance ou de négligence des articles 1382 et 1383 du C.C. Le souci constant de réparer les détails de peu, toutes les «poussières de fautes» disent les pénalistes, installe un *mode mineur des risques* et des mécanismes disciplinaires dans le pénal et à son corps défendant. Bien des événements de hasard qui, dès 1800, étaient situés dans l'imprévisibilité, vont peu à peu se loger dans l'imprudance et l'acte involontaire en affaiblissant la faute pénale.

En gros, une même échelle de valeur de l'incapacité de travail se construit entre le pénal et le civil, une étendue commune pour évaluer des degrés dans la gravité des conséquences de l'action de l'homme. Dès 1900, on peut dire que la pénalité absorbe les différences qualitatives entre «l'intention» et «l'imprudance», entre le résultat comme «nécessaire» et le résultat comme «vraisemblable». La logique de la prévision l'emporte sur celle de l'intention coupable, le risque d'agir sur celle de la faute lourde. Le point de départ est toujours infime et minuscule : des poussières d'événements en civil. Et, par un changement de taille, la question de l'imprudance se diffuse très vite et implique le pénal. De l'un à l'autre, la transformation des sensibilités collectives est immense. La dramatisation opérée dans la série des chemins de fer a une autre portée. La façon de poser les questions changent. L'émotion publique est mobilisée autrement. Entre l'indignation d'une affaire d'ivresse malencontreuse et celle des accidents de chemins de fer, les savoirs mobilisés sont d'une toute autre nature et concernent une quantité d'acteurs qui se reconnaissent par leur statut.

Au crime massif qui est de l'ordre de l'interdit explicite, l'imprudance à la face tournée vers le danger, le risque, (*imprudencia*, 1370) un appel à la circonspection pour éviter le dommage. Par l'imprudance, faute civile ou pénale ne feront plus qu'un à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

Pour finir on pourrait dire ceci, le civil a mis en exergue la responsabilité modeste, légère et étourdie, l'acte discret et d'emblée modéré dont les conséquences doivent être réparées, une culture du risque renversant le principe pénaliste de l'intention coupable. De sorte que la responsabilité civile se révélera inflorescente, elle forcera la main du pénal.

Bien sûr, le pénal résistera plus et tant, en intégrant l'imprudence de «ce qui a pu être prévu, dans la mesure où l'homme l'avait clairement prévu ou pu le prévoir». Mais c'est sans compter sur la force des dommages et des incapacités du travail. Tandis que le pénal se visse fermement sur l'intention coupable - calcul, préméditation, dessein, détermination -, une culture de la volonté suprême où l'individu a pu prévoir en toute connaissance de cause, le civil a très tôt décliné une graduation basse de l'imprudence. Or, ce rempart sera infiltré au travers les articles du code Pénal (1810) 319 et 320 par «de la maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements» empruntant en sous-main des idées civilistes. Le «défaut d'adresse et de précaution» permettra de trouer l'intention coupable.

Quittons enfin le droit, la loi, le concept juridique qui prétende être source d'autorité. Il faut bien prendre la mesure de ces mots usuels - imprudence, maladresse, négligence - qui évoquent une pragmatique microphysique et les replonger dans une rumination empirique permanente. À l'articulation du réglementaire, de la probabilité statistique, des conduites des collectifs, une clinique des gestes professionnels s'est imposée, un réservoir de gouvernementalité où se mêlent corps et politique.

D'où vient cette multiplicité ?

De ce que le mot imprudence a parcouru beaucoup de chemin avant de parvenir à terme, il a transpiré, il a marché quelquefois sur des choses inattendues, parfois répugnantes, avant d'éclorre dans un dictionnaire juridique.

Jean-François Laé  
j-f.lae@wanadoo.fr