

Deux accidents de chemin de fer survenus dans le midi de la France ont donné lieu à deux arrêts de la cour d'appel d'Aix-en-Provence, rendus respectivement le 30 mars et le 30 juin 2004.

Dans le premier cas, une passagère du train Marseille-Toul était descendue en gare d'Avignon et c'est en tentant de remonter précipitamment dans le wagon tandis qu'il commençait à s'ébranler qu'elle tomba et eut la jambe sectionnée au dessus du genou. Elle assigna en responsabilité la SNCF qui, en appel, fut condamnée à réparer le préjudice à hauteur de la moitié, la cour d'Aix ayant retenu une faute de la victime qui était montée dans le train en marche, mais ayant constaté que cette faute ne présentait pas les caractères de la force majeure et n'était pas la cause exclusive de l'accident. Les juges du fond relevèrent en effet qu'il n'existait aucun système interdisant l'ouverture des portes pendant la marche, ni avertissement sonore préalable au départ et qu'il n'y avait pas, sur le quai, un nombre suffisant d'agents ou de caméras permettant de surveiller l'ensemble du train, ce qui aurait permis d'éviter l'accident.

Dans la seconde affaire, le passager avait pris le train à Barcelone pour se rendre à Berne, via Avignon et Genève. Il fut découvert gravement blessé sur la voie ferrée. La Caisse nationale suisse assigna la SNCF en remboursement des sommes versées à son assuré, mais elle fut déboutée en appel sur le fondement de l'article 26 de l'appendice A de la Convention de Berne du 9 mai 1980 relative aux transports internationaux par chemin de fer. Ce texte décharge en effet « en tout ou en partie » le transporteur de sa responsabilité en cas de mort ou de blessures du passager « dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur ou à un comportement de celui-ci qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs ». Or la cour d'appel releva certains comportements du passager d'où elle déduisit l'existence de présomptions graves, précises et concordantes d'un « acte volontaire ». En effet, un plan fut trouvé dans son sac qui marquait d'une croix le lieu où il fut retrouvé blessé et il fut prouvé que ses bagages avaient été jetés sur la voie ferrée préalablement à sa propre chute. La cour d'appel estima donc que cet acte volontaire pouvait être qualifié de « comportement non conforme à la conduite normale des voyageurs » et qu'il justifiait l'exonération totale de la SNCF.

Ces deux arrêts furent frappés de pourvois et soumis à la première chambre civile de la Cour de cassation qui statua le 13 mars 2008.

1°) La solution donnée dans la seconde affaire - celle du transport international - n'est pas très surprenante. La première chambre civile de la Cour de cassation a en effet rejeté le pourvoi qui était fondé sur le fait que la cour d'appel n'avait pas recherché si la faute de la victime avait présenté pour la SNCF les caractères de la force majeure et si, indépendamment de cette faute, la SNCF n'en avait pas elle-même commis une en négligeant d'équiper le train d'un système empêchant l'ouverture des portes pendant la marche. Autrement dit, ce que le demandeur au pourvoi reprochait à la cour d'appel c'est de n'avoir pas justifié l'exonération sur le fondement des règles qu'appliquait jusque-là la jurisprudence française en cas d'accident de transport terrestre interne de passagers par interprétation de l'article 1147 du code civil. Or la première chambre civile répondit qu'en l'occurrence ce n'est pas ce texte qui devait s'appliquer, mais la Convention de Berne du 9 mai 1980. Il n'y a rien là de très original.

Toutefois, on peut faire une remarque concernant l'interprétation de ce texte. Alors que celui-ci prévoit que la faute ou le comportement anormal du passager peut décharger le transporteur de sa responsabilité « en tout ou en partie », la première chambre civile semble admettre que, lorsque cette faute est un « acte volontaire », elle entraîne de plein droit une exonération totale, sans qu'il soit nécessaire de justifier qu'elle est la cause « exclusive » de l'accident ni qu'elle revêt, pour le transporteur, les caractères de la force majeure. C'est là une solution intéressante mais qui ne donne pas une réponse complète à la question plus générale du critère permettant de départager les fautes qui entraînent exonération totale du transporteur de celles qui ne justifient qu'une exonération partielle et n'indique pas quelle est la méthode à observer pour apprécier l'importance de cette décharge de responsabilité.

2°) L'apport de l'autre arrêt - concernant le transport interne - est beaucoup plus important. En effet, par celui-ci, la première chambre civile censure le partage de responsabilité que la cour d'appel avait motivé par la constatation de deux fautes concurrentes, l'une imputable au passager et l'autre à la SNCF et elle justifie cette cassation en affirmant que « le transporteur tenu d'une obligation de sécurité de résultat envers un voyageur ne peut s'exonérer partiellement et que la faute de la victime, à condition de présenter le caractère de la force majeure, ne peut jamais comporter qu'exonération totale ».

En écartant ainsi l'effet exonératoire partiel de la faute de la victime lorsque celle-ci ne présente pas le caractère de la force majeure alors que cet effet était jusqu'à présent admis de façon générale et affectait en principe toute responsabilité, qu'elle soit de nature contractuelle ou extra contractuelle (V. G. Vney et P. Jourdain, *Les conditions de la responsabilité*, LGDJ, n° 427 et, en particulier, pour la responsabilité du débiteur d'une obligation de sécurité de résultat, Civ.1^{re}, 3 déc. 2002, RCA2003, Comm. n° 90 et, pour la SNCF, Grenoble, 22 juin 2007, 2 arrêts, JCP 2007. IV. 2354 et 2355), cette décision évoque *a priori* le fameux arrêt *Desmares* du 21 juillet 1982 (D. 1982. Jur. 449, concl. Charbonnier et note C. Larroumet ; RTD civ. 1982. 606, obs. G. Durry ; J.-L. Aubert, L'arrêt *Desmares*, une provocation à quelles réformes ? D. 1983. Chron. 1 ; JCP 1982. II. 19861, note F. Chabas) qui fit sensation à l'époque (V. Félix Rome, D. 2008. Edito. 905) et joua un rôle important dans l'aboutissement du projet de loi, alors en préparation, qui donna naissance à la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 relative à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Est-elle pour autant destinée à un avenir comparable ? C'est peu probable car le contexte est très différent. Toutefois la solution surprend par sa nouveauté, ce qui incite à en préciser le domaine d'application et la portée.

1 - Bien qu'elle ait fondé la cassation sur la violation de l'article 1147 du code civil, la première chambre civile n'a pas voulu, semble-t-il, modifier le régime de la responsabilité contractuelle dans son ensemble. Elle a en effet visé uniquement « le transporteur tenu d'une obligation de sécurité de résultat envers le passager ».

Cette formule exclut donc les contrats autres que de transport de personnes, avec une incertitude cependant pour les contrats de déplacement autres que le transport *stricto sensu* (toboggan, télésiège, téléphérique...).

Ne sont pas non plus concernés les transports soumis à un régime spécial qui échappent, de ce fait, à l'application de l'article 1147 du code civil et ne comportent pas une obligation de sécurité de résultat. C'est le cas des transports ferroviaires internationaux soumis à la Convention de Berne, comme en témoigne l'autre arrêt ici commenté du 13 mars 2008, des transports maritimes soumis à la loi du 18 juin 1966 et des transports aériens soumis aux Conventions de Varsovie de 1929 et de Montréal de 1999. Il en va de même des transports terrestres soumis à la loi du 5 juillet 1985 (par taxi, autobus, autocar, trolleybus et tramways circulant sur la voie publique avec les autres véhicules).

Ces éliminations étant faites, ne restent que les transports internes par train, métropolitain ou tramway circulant sur des voies propres, qui sont

explicitement exclus du domaine d'application de la loi du 5 juillet 1985, ainsi que les transports fluviaux de passagers. Encore faut-il préciser que la SNCF et les compagnies de transport urbain ou fluvial, seules concernées par cette nouvelle jurisprudence, n'y sont soumises que dans la mesure où leur responsabilité est de nature contractuelle. Or, cette responsabilité est parfois engagée sur le terrain délictuel, soit lorsque le passager n'a pas de titre de transport régulier (V. par ex. Civ. 1^{re}, 16 juill. 1980, D. 1980. IR. 556 ; Civ. 2^e, 5 oct. 1988, Bull. civ. II, n° 185 ; 19 févr. 1992, Bull. civ. II, n° 54 ; RTD civ. 1994. 115, obs. P. Jourdain [📄](#) ; Civ. 1^{re}, 6 oct. 1998, Bull. civ. I, n° 269 ; RTD civ. 1999. 113, obs. P. Jourdain [📄](#)), soit lorsqu'il n'est pas directement au contact du moyen de transport au moment de l'accident (Civ. 1^{re}, 7 mars 1989, D. 1991. Jur. 1, note P. Malaurie, et C. Mascala ; Accidents de gare : le « déraillement » de l'obligation de sécurité, D. 1991. Chron. 80 [📄](#)).

2 - Si le domaine d'application de la solution nouvelle est donc relativement restreint, sa portée est, en revanche, importante car, pour la SNCF en particulier, la jurisprudence fait preuve, depuis assez longtemps déjà, d'une extrême sévérité dans l'appréciation de la force majeure aussi bien lorsque la cause étrangère invoquée est le fait d'un tiers ou une faute de la victime.

Ainsi, n'a pas été considérée comme exonératoire pour la SNCF l'ouverture de la portière du train en marche par un tiers (Civ. 1^{re}, 21 oct. 1997, Bull. civ. I, n° 288 ; D. 1997. IR. 247 [📄](#) ; RTD civ. 1998. 121, obs. P. Jourdain [📄](#)) ni l'agression d'un voyageur (Civ. 1^{re}, 3 juill. 2002, D. 2002. Jur. 2631, note J.-P. Gridel [📄](#) ; RTD civ. 2002. 821, obs. P. Jourdain [📄](#) ; 21 nov. 2006, D. 2007. AJ. 15, obs. I. Gallmeister [📄](#) ; RTD civ. 2007. 574, obs. P. Jourdain [📄](#) ; RCA2007, Comm. n° 43).

Quant à la faute de la victime, il est très rare qu'elle soit considérée comme présentant pour la SNCF les caractères de la force majeure. Cette qualification a ainsi été écartée, par exemple, lorsque la personne tuée ou blessée se trouvait, au moment de l'accident, au bord du quai en empiétant sur la voie (Civ. 2^e, 25 juin 1998, Bull. civ. II, n° 238 ; D. 1999. Jur. 416, note C. Lapoyade Deschamps [📄](#)) ou lorsqu'elle avait entrepris de monter dans le train en marche (Civ. 2^e, 21 déc. 2006, RCA2007, Comm. n° 46) ou de descendre de celui-ci (Civ. 2^e, 23 janv. 2003, Bull. civ. II, n° 17 ; RTD civ. 2003. 301, obs. P. Jourdain [📄](#) ; 27 févr. 2003, Bull. civ. II, n° 45) ou lorsqu'elle avait commencé à traverser la voie ferrée à un passage à niveau alors que la barrière était fermée et le feu au rouge (Civ. 2^e, 23 janv. 2003, Bull. civ. II, n° 18 ; D. 2003. IR. 669 [📄](#) ; RTD civ. 2003. 301, obs. P. Jourdain [📄](#)) ou qu'elle était descendue sur la voie en état d'imprégnation alcoolique et avait stationné sur le ballast dans un lieu difficile d'accès et dans l'obscurité (Civ. 2^e, 15 déc. 2005, Bull. civ. II, n° 336 ; D. 2006. IR. 101 [📄](#)) ou qu'elle avait, lorsque le train était en pleine vitesse, déverrouillé la portière en forçant le système de plombage du verrou (Civ. 2^e, 13 juill. 2006, Bull. civ. II, n° 216 ; 21 déc. 2006, RCA 2007, Comm. n° 47) ou qu'au volant de son véhicule elle se trouvait immobilisée sur un passage à niveau, les barrières étant fermées (Civ. 2^e, 5 avr. 2007, RCA2007, Comm. n° 178). Cette sévérité a même conduit à dénoncer une quasi disparition de la force majeure opposable à la SNCF (V. H. Groutel, La force majeure introuvable, RCA 2003, Repères n° 4 ; S. Hocquet-Berg, Gardien, cherche force majeure... désespérément, RCA2003, Chronique n° 12 ; F. Rome, SNCF, rien n'est imprévisible ni irrésistible, D. 2007. Editio. 1129 [📄](#)).

Dans ces conditions, admettre que la faute de la victime n'a aucun effet d'exonération partielle sur la responsabilité du transporteur revient pratiquement à créer un régime d'indemnisation qui va au-delà même de la responsabilité objective et ressemble à une garantie automatique des accidents corporels.

Cette évolution suggère au moins deux observations.

D'abord, elle accentue encore la différence entre la situation des passagers victimes d'accidents semblables survenus sur le territoire français selon que le trajet qu'ils effectuaient devait ou non les amener à franchir les frontières de notre pays. Sur ce point, la comparaison entre les deux arrêts ici commentés parle d'elle-même. Or cette différence n'est évidemment pas justifiée en logique car ces passagers sont exposés exactement aux mêmes risques et le transporteur doit veiller à leur sécurité de la même façon et avec le même soin.

Par ailleurs, ce régime reste distinct de tous ceux qui existent déjà et qui régissent les transports routiers (L. 5 juill. 1985), maritimes (L. 18 juin 1966) et aériens (Convention de Varsovie et de Montréal). Or si, pour ces deux derniers types de transport, il existe des conventions internationales que la France a ratifiées et qui empêchent le législateur et le juge français de faire évoluer le droit applicable à la responsabilité du transporteur, on peut se demander si, pour les transports internes, il ne serait pas temps de stopper le mouvement d'émiettement des régimes applicables aux différents moyens de transport en incluant dans le domaine d'application de la loi du 5 juillet 1985 relative à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation tous les accidents corporels de transport terrestre - et, pourquoi pas, fluvial - survenus sur le territoire français. La suppression des exclusions figurant à l'article 1^{er} de cette loi, qui a déjà été demandée de divers côtés (tant par la Cour de cassation dans ses rapports annuels que par la Commission Catala pour la réforme du droit des obligations) contribuerait à cette évolution qui, entre autres avantages, éviterait de traiter différemment les victimes selon qu'elles sont soumises ou non au régime contractuel. Peut-être d'ailleurs les magistrats de la première chambre civile de la Cour de cassation ont-ils cherché, par le premier des arrêts ici commentés, à provoquer cette réforme...

Mots clés :

CONTRAT DE TRANSPORT * Responsabilité * Transporteur * Exonération * Faute de la victime * Droit interne