

Exigence de l'imprévisibilité de la force majeure après les arrêts d'Assemblée plénière du 14 avril 2006 : la division persiste au sein de la Cour de cassation ! Florilège d'arrêts

Patrice Jourdain, Professeur à l'Université Panthéon-Sorbonne (Paris I)

Un peu plus d'un an après les arrêts d'Assemblée plénière du 14 avril 2006 (RTD civ. 2006. 775 ; D. 2006.1577 et notre note, Pan.1933, obs. Ph. Brun et p. 1566, chron. D. Noguéro), il n'est pas inutile de faire un premier point de la jurisprudence de la Cour de cassation sur la façon d'apprécier la force majeure. Alors que ces arrêts étaient censés préciser les conditions de la force majeure et surtout mettre un terme aux divergences entre les différentes chambres de la Cour de cassation sur l'exigence de l'imprévisibilité de l'événement, ces arrêts, fort décevants, ont fait l'objet d'interprétations divergentes par les commentateurs. On pressentait que leur motivation trop factuelle et manquant de fermeté risquait de laisser persister les divisions qui s'étaient manifestées antérieurement. Les premiers arrêts rendus depuis tendent à le confirmer.

Certaines décisions émanent de la *deuxième chambre civile*. Elles ont été rendues dans des affaires où était en cause la responsabilité de la SNCF. On y observe que la condition d'imprévisibilité, que cette formation exigeait avec une grande fermeté, est maintenue et que la Cour de cassation fait toujours preuve de la même rigueur à l'égard de la SNCF.

Ainsi, dans une affaire où une personne voyageant sans titre de transport avait sauté d'un train en marche pour se soustraire aux contrôleurs après avoir forcé le système permettant le déverrouillage qui était pourtant plombé, une cour d'appel avait retenu la force majeure en relevant une action de la victime irrésistible pour la SNCF et en estimant - ce sera son tort - que l'imprévisibilité n'avait pas lieu d'être requise en l'espèce dès lors qu'il est constant que la SNCF doit laisser un dispositif d'ouverture de secours ménageant une ultime possibilité d'évacuer la voiture en cas d'absolue nécessité. L'arrêt est cassé, le comportement de la victime ne présentant pas les caractères de la force majeure, faute sans aucun doute d'être imprévisible (*Civ. 2^e, 21 déc. 2006, n° 06-10.172, F-D, RCA 2007. comm. 45*).

Lorsque, au contraire, les juges du fond ont relevé l'absence d'imprévisibilité, la deuxième chambre les approuve d'avoir rejeté la force majeure. S'agissant cette fois d'un voyageur tentant de monter dans un train en marche et qui se blessa en tombant dessous, une cour d'appel n'avait pas admis que cette circonstance puisse exonérer la SNCF de sa responsabilité en retenant que ce comportement n'est nullement imprévisible pour la SNCF, qui s'y trouve confrontée quasi quotidiennement, et n'est pas davantage irrésistible pour celle-ci qui dispose de moyens modernes adaptés permettant de prévenir ce type d'accident. Le pourvoi contre cet arrêt est rejeté, la cour ayant pu déduire que la faute d'imprudence relevée à l'encontre de la victime ne présentait pas les caractéristiques de la force majeure (*Civ. 2^e, 21 déc. 2006, n° 06-10.976, FS-D, RCA 2007. comm. 46*). De même, lorsqu'un voyageur est percuté en gare alors qu'il traversait la voie ferrée sur le passage en planche pour rejoindre la sortie, une cour d'appel, qui relève que le fait du passager était parfaitement prévisible et nullement irrésistible, est approuvée ne de pas avoir retenu la force majeure (*Civ. 2^e, 21 déc. 2006, n° 05-20.653, F-D, RCA 2007. comm. 47*).

Enfin, la même juridiction confirme avec éclat ses exigences relatives à l'imprévisibilité de l'événement dans une affaire où un véhicule automobile, immobilisé sur un passage à niveau après la fermeture des barrières, a été heurté par un train. La cour d'appel avait rejeté les demandes des ayants droit de la victime en retenant sa faute et en relevant qu'elle avait été

la cause exclusive de l'accident et qu'elle avait présenté pour la SNCF un caractère anormalement irrésistible. Elle relevait que les seules dispositions que le conducteur du train pouvait prendre, à savoir déclencher le freinage d'urgence et l'avertisseur, avaient été prises, de sorte que le dommage trouvait sa cause dans le fait insurmontable de la victime. L'arrêt est cependant cassé faute d'avoir recherché si la présence, entre les barrières ou demi-barrières autorisant le passage prioritaire du train, d'un véhicule automobile circulant sur la voie routière traversée à niveau par la voie ferrée, était imprévisible (*Civ. 2^e, 5 avr. 2007, n° 06-10. 797, RCA 2007. comm. 178, obs. H. Groutel*). Les motifs de la cour d'appel tendaient pourtant à montrer que la SNCF avait pris les précautions nécessaires pour éviter de tels accidents et que, en dépit de leur prévisibilité, elle ne pouvait rien faire pour empêcher le dommage. Mais pour la deuxième chambre, cela ne suffit pas.

Ces différents arrêts qui écartent la force majeure invoquée par la SNCF doivent être mis en regard de ceux qui émanent de la *première chambre civile*. Qu'ils nient ou retiennent la force majeure, ils ne font pas de l'imprévisibilité de l'événement une condition nécessaire mais la considèrent plutôt comme un critère ou un indice de la force majeure, préférant se référer, comme le faisait auparavant cette juridiction, à la possibilité d'empêcher les effets dommageables par des mesures appropriées.

Dans une espèce, un syndicat d'adduction d'eau avait livré pendant plusieurs années une eau impropre à la consommation courante en raison d'un taux anormal de nitrates et de pesticides qu'il imputait à l'agriculture intensive étrangère à son activité. La cour d'appel, approuvée par la première chambre civile, refusait toutefois de considérer cette circonstance comme un cas de force majeure exonératoire de la responsabilité du syndicat. Selon les juges du fond, le syndicat avait reconnu avoir dû faire procéder à un certain nombre de travaux pour rendre l'eau potable, faisant ainsi ressortir que la mise en place de mesures adéquates permettait d'éviter la distribution d'une eau polluée. Pour la Haute juridiction, ces constatations les autorisaient à déduire que « la pollution de l'eau aux nitrates et aux pesticides résultant d'une agriculture intensive ne constituait pas, pour cet établissement public, tenu d'une obligation de résultat, un événement imprévisible et irrésistible constitutif d'un cas de force majeure » (*Civ. 1^{re}, 10 mai 2006, n° 03-16.335, Bull. civ. I, n° 279 ; RD imm. 2006. 364, obs. F.-G. Trébulle*).

Les juges de cassation ont certes relevé l'absence d'imprévisibilité et d'irrésistibilité de la pollution, mais on remarquera que ces caractères sont en réalité déduits de la possibilité d'éviter le dommage par des mesures adéquates. C'est donc l'*inévitabilité* du dommage, plutôt que l'imprévisibilité, dont l'affirmation apparaît très formelle, qui conditionne la force majeure. Inévitabilité qui faisait défaut en l'espèce puisqu'il était constaté que des travaux auraient permis d'éviter la pollution des eaux. Quelque prévisible qu'elle fût antérieurement, l'impossibilité de l'éviter par des mesures appropriées eût sans doute permis de retenir la force majeure en présence d'une pollution à laquelle, une fois réalisée, il n'était sans doute plus possible de résister.

Deux autres arrêts concernant la responsabilité de transporteurs aériens et admettant cette fois la force majeure, paraissent confirmer la réserve de la première chambre civile quant à la condition d'imprévisibilité.

Dans l'un, une grève des contrôleurs aériens avait entraîné l'annulation du voyage et l'acheminement des voyageurs le lendemain du jour prévu. La responsabilité du transporteur fut écartée par un tribunal au motif, approuvé par le Cour de cassation, que « le transporteur avait été dans l'impossibilité de prendre les mesures nécessaires pour éviter le dommage » (*Civ. 1^{re}, 27 juin 2006, n° 03-14.094, FS-P+B, Bull. civ. I, n° 334 ; RCA 2006. comm. 267*). On ne trouve dans l'arrêt aucune allusion à l'imprévisibilité ni d'ailleurs à l'irrésistibilité de la grève. Seule l'inévitabilité est affirmée.

Dans l'autre arrêt, Le retard d'un vol était dû au déclenchement intempestif de deux toboggans de sécurité. L'action exercée par des voyageurs contre la compagnie aérienne fut repoussée par une cour d'appel au motif que l'accident ayant causé le retard était imprévisible. Le pourvoi est rejeté car, selon la Haute juridiction, la cour d'appel avait pu en

déduire que « le transporteur, s'étant trouvé dans l'impossibilité de l'éviter, n'en n'était pas responsable au sens de l'article 20 de la Convention de Varsovie » (*Civ. 1^{re}, 27 juin 2006, n° 03-16.607, FS-P+B, Bull. civ. I, n° 335 ; RCA 2006. comm. 268*). On remarquera que si les juges du fond s'appuyaient sur l'imprévisibilité de l'événement, la première chambre préfère une fois encore se référer à l'inévitabilité du dommage.

Enfin, on mentionnera un dernier arrêt qui avait trait à la responsabilité de la SNCF. Si la première chambre ne fait pas preuve de plus de mansuétude que la deuxième à l'égard de la SNCF, la motivation de sa décision de rejeter la force majeure apparaît sensiblement différente. En l'espèce, un voyageur avait été agressé et tué dans un train par un individu qui avait été verbalisé quelques heures auparavant pour défaut de titre de transport. La SNCF fut condamnée à indemniser les ayants droit sur le fondement de la responsabilité contractuelle et le moyen de défense pris de la force majeure fut rejeté. La cour d'appel avait relevé que l'auteur de l'agression, installé dans une voiture à places assises, était parvenu à déverrouiller la porte pour accéder à la voiture couchette et avait réussi à ouvrir plusieurs portes de compartiments couchettes ; puis la cour avait retenu que l'agression ne se serait pas produite si son auteur n'était pas parvenu à ouvrir ces portes. Pour la Cour de cassation, cela suffisait à écarter la force majeure. Mais au lieu de relever comme le fait la deuxième chambre l'absence d'irrésistibilité et d'imprévisibilité, la première chambre énonce que « la SNCF ne pouvait invoquer le caractère irrésistible du fait d'un tiers dès lors que ce fait aurait pu être évité si elle avait pris des dispositions suffisantes pour faire réellement obstacle à tout accès aux voitures couchettes par les autres passagers du train » (*Civ. 1^{re}, 21 nov. 2006, n° 05-10.783, P+B, Bull. civ. I, n° 511*).

Une nouvelle fois, on retrouve les motifs qu'utilisaient la première chambre civile et la chambre commerciale pour caractériser la force majeure, motifs s'attachant à vérifier que les précautions propres à éviter le dommage ont été prises (V. *Civ. 1^{re}, 9 mars 1994, RTD civ. 1994. 870* ; *Com. 1^{er} oct. 1997, RTD civ. 1998. 121* ; 16 mars 1999, *RCA 1999. comm. 86* ; 30 juin 2004, *Bull. civ. IV, n° 144 ; RCA 2004. comm. 298*). Concernant l'agression de voyageurs dans les trains, la première chambre rejetait la force majeure en raison du caractère évitable du fait du tiers et après avoir constaté l'insuffisance des précautions prises (*Civ. 1^{re}, 12 déc. 2000, Bull. civ. I, n° 323 ; D. 2001. 1650, note C. Paulin et 2001. Somm. 2230, et nos obs.* ; *CCC 2001. 53, obs. L. Leveneur ; RCA 2000. chron. 6, par H. Groutel ; 3 juill. 2002, RTD civ. 2002. 821* ; *D. 2002.2631, note J.-P. Gridel*).

On ne reviendra pas sur les raisons de notre préférence pour une motivation de ce type qui ne fait pas de l'imprévisibilité une condition nécessaire de la force majeure mais se contente d'y voir un indice et se réfère à l'inévitabilité du dommage (V. en dernier lieu nos comm. de Cass., ass. plén., 14 avr. 2006, *RTD civ. 2006. 775* et *D. 2006. 1577*). On constatera simplement que, comme on pouvait le penser, les arrêts de l'Assemblée plénière semblent n'avoir rien réglé, les première et deuxième chambres civiles restant sur leurs positions antérieures. On attendra toutefois, pour en être certain, que les chambres commerciale et sociale se prononcent.

Mots clés :

CONTRAT ET OBLIGATIONS * Responsabilité contractuelle * Force majeure * Imprévisibilité * Solutions diverses