

Accidents de gare : le « déraillement » de l'obligation de sécurité

Corinne Mascala

La gare, lieu de précipitation, d'émotion, d'activité<sup>(1)</sup>, est une enceinte propice aux accidents. Ce ne sont pas, à elles seules, les particularités du lieu qui favorisent et multiplient les dommages, mais leur combinaison avec l'ambiance des gares.

L'accident de gare n'est pas nécessairement lié au voyage et juridiquement ne se confond pas avec l'accident de transport. On le définit comme celui qui précède ou suit le transport proprement dit et qui survient dans l'enceinte de la gare. Dans la mesure où le dommage est en relation, même indirecte, avec des installations spécifiques, l'accident peut mettre en cause la responsabilité civile de l'entreprise de transport. Mais dans quel cadre et sur quel fondement retenir la responsabilité de celle-ci ? Responsabilité contractuelle ou responsabilité délictuelle ? Jusqu'en 1911, la victime d'un accident dit de transport poursuivait le voiturier par une action délictuelle et supportait la charge de la preuve de la faute du transporteur<sup>(2)</sup>.

Par un arrêt de principe, la Cour de cassation, le 21 nov. 1911, introduisit dans le contrat de transport de personnes une obligation de sécurité<sup>(3)</sup> : selon la jurisprudence, le transporteur était tenu non seulement d'amener le voyageur à destination (obligation principale), mais encore de l'y conduire sain et sauf (obligation de sécurité). La découverte de l'obligation de sécurité fut particulièrement favorable aux victimes, d'autant que la jurisprudence l'a conçue comme une obligation de résultat<sup>(4)</sup>. Par conséquent la victime n'avait plus à prouver la faute du transporteur, la constatation du dommage suffisait à démontrer l'inexécution des obligations contractuelles : le résultat n'était pas atteint.

Une conception extensive de l'espace contractuel permit d'étendre cette solution aux accidents de gare. Le transport commençait dès que le voyageur entrait dans l'enceinte de la gare et s'achevait au moment où il la quittait. La jurisprudence appliquait alors le régime de la responsabilité contractuelle à des accidents où l'existence d'un responsable contractuel pouvait être discutée.

Après une forte période d'expansion de l'obligation de sécurité-résultat, sans doute consciente d'être allée trop loin, la Cour de cassation effectua un recul très net en introduisant la distinction obligation de moyens - obligation de résultat dans l'obligation de sécurité. Sans remettre en cause l'existence de l'obligation de sécurité, la Cour de cassation distingue le contrat de transport proprement dit (obligation de résultat) de la situation antérieure ou postérieure à ce contrat (obligation de moyens)<sup>(5)</sup>.

La situation des voyageurs dans l'enceinte de la gare pose alors un problème. Juridiquement ces voyageurs munis d'un titre de transport sont-ils des tiers ordinaires, qui en cas d'accident de gare pourraient agir par la voie de la responsabilité délictuelle, ou sont-ils déjà ou toujours des contractants ? La Cour de cassation, par un arrêt de 1970<sup>(6)</sup>, a affirmé que pour les accidents de gare, seul le régime de la responsabilité contractuelle devait s'appliquer. Mais ces voyageurs déjà ou encore liés par le contrat de transport ne bénéficiaient plus que d'une obligation de sécurité de moyens. La victime devait prouver la faute du transporteur.

Dès lors que l'on qualifiait de contractuelle la responsabilité du transporteur pour les accidents de gare, on créait une inégalité dans la situation des victimes. Les injustices apparurent, inévitables, car les tiers voire les voyageurs en situation irrégulière (démunis de titre de transport) bénéficiaient pour un dommage identique d'un régime devenu entre temps plus favorable : celui de la responsabilité délictuelle.

Ces considérations paraissent être à l'origine du revirement de jurisprudence opéré par la Cour de cassation le 7 mars 1989<sup>(7)</sup>. Cet arrêt bouleverse le régime de la responsabilité civile du transporteur, en distinguant l'exécution matérielle du transport *stricto sensu*, qui relève du régime de la responsabilité contractuelle, de tous les événements qui peuvent survenir avant ou après, soumis aux règles de la responsabilité délictuelle. *A priori* cet arrêt n'opère qu'un changement brutal de direction (I) de l'obligation de sécurité dans le contrat de transport, et répond à un souhait unanimement formulé par la doctrine<sup>(8)</sup>. Mais au-delà, cette solution nouvelle aura sans doute des répercussions plus profondes et elle nous entraîne vers une destination inconnue (II) jalonnée de multiples interrogations.

#### I. - Un changement de direction.

L'arrêt de la première Chambre civile du 7 mars 1989 rend à l'art. 1384 c. civ. la place qu'il aurait toujours dû avoir. Il marque clairement la fin du fractionnement de l'obligation de sécurité dans le contrat de transport et opte pour un rééquilibrage des responsabilités pesant sur le transporteur.

#### A. - La fin du fractionnement de l'obligation de sécurité.

Le fractionnement, pourtant bien établi en jurisprudence, de l'obligation de sécurité qui pèse sur le transporteur disparaît. La Cour de cassation abandonne brutalement la distinction entre l'obligation de sécurité-résultat pendant la période d'exécution du contrat de transport (de la montée dans le train jusqu'à la descente), et l'obligation de sécurité-moyens avant ou après le transport. Désormais l'obligation de sécurité-résultat déduite de l'art. 1147 c. civ.<sup>(9)</sup> n'existe que pendant l'exécution *stricto sensu* du contrat de transport. En dehors de cette période, la responsabilité du transporteur à l'égard du voyageur, victime d'un dommage dans l'enceinte de la gare, est soumise au régime de la responsabilité délictuelle de l'art. 1384, al. 1er, en l'espèce, mais les art. 1382 s. deviennent par conséquent applicables.

Cette solution nouvelle mais attendue par la doctrine a le mérite de mettre fin à une injustice relative à la situation des victimes ainsi qu'à un raisonnement fondé sur un artifice.

#### 1. - La disparition d'une injustice.

Jusqu'en 1989 et selon une jurisprudence bien établie, l'obligation de sécurité qui pesait sur le transporteur recevait successivement la qualification d'obligation de résultat et d'obligation de moyens. Mais la première de ces obligations était depuis l'arrêt du 1er juill. 1969<sup>(10)</sup> limitée à la période d'exécution du contrat de transport. *A contrario*, était exclue la responsabilité objective du transporteur pour les accidents antérieurs ou postérieurs à l'exécution même du contrat de transport. Par une interprétation stricte de cet arrêt, on pouvait penser que l'obligation de sécurité - obligation contractuelle - n'existait que pendant le transport. Tous les accidents survenus à l'extérieur du véhicule auraient dus être soumis aux règles de la responsabilité délictuelle. En particulier à celles de l'art. 1384, al. 1er, c. civ. si une chose, dont la garde incombe au transporteur, était l'instrument du dommage. Cette solution concevable dès 1969 aurait évité vingt ans d'injustice dans la situation des victimes.

Cependant, la Cour de cassation n'a pas suivi cette interprétation. Par l'arrêt du 21 juill. 1970<sup>(11)</sup>, la première Chambre civile a décidé que pour tous les accidents de gare, le transporteur restait tenu d'une obligation contractuelle de sécurité, mais conçue comme une obligation de moyens. Décision très importante, car depuis le revirement de 1969, la Cour de cassation n'avait jamais pris position sur la nature de l'obligation de sécurité du transporteur en dehors de la limite stricte du transport. En optant pour la responsabilité contractuelle, elle considérait que la réalisation du dommage traduisait la violation d'une obligation contractuelle de moyens, donc que les victimes étaient privées du régime beaucoup plus favorable de l'art. 1384, al. 1er.

Cette solution était fort compliquée<sup>(12)</sup>, mais elle fut essentiellement critiquée pour son injustice<sup>(13)</sup>. En effet, elle introduisait une disparité choquante entre les victimes

d'accidents de gare selon leur qualité. Le contractant, créancier de cette obligation de sécurité, était moins bien traité qu'un tiers qui, étranger au champ contractuel, pouvait se prévaloir des règles de la responsabilité délictuelle. Le voyageur muni d'un titre de transport était, au contraire, privé de cette action délictuelle. La responsabilité délictuelle ne pouvant pas être invoquée pour le règlement d'un dommage né de l'inexécution d'une obligation contractuelle, par application du principe du non-cumul des responsabilités. Un tiers victime d'un accident semblable (promeneur, accompagnateur, ...), sous prétexte qu'il était étranger à tout contrat, utilisait l'art. 1384, al. 1er. Plus choquant encore eu égard à l'indignité de la victime, le voyageur en situation irrégulière démuné de billet, donc considéré comme un tiers, bénéficiait également de ces règles plus favorables. La solution ainsi retenue conduisait à une diversification défavorable au contractant des régimes de responsabilité applicables aux accidents de gare.

En 1982, une nouvelle fois un contentieux relatif à un accident de gare était soumis aux tribunaux<sup>(14)</sup>. Fidèle à sa jurisprudence constante, la Cour de cassation aurait dû retenir à la charge de la SNCF une obligation de sécurité-moyens, puisque le dommage était survenu sur le quai de gare en dehors de l'exécution du transport. Il fallait que la victime apporte la preuve de la faute du transporteur. C'est cette solution que retient la cour d'appel qui déboute la victime de sa demande au motif que la faute n'était pas établie.

Cette espèce donna lieu à l'arrêt rendu par la première Chambre civile le 7 mars 1989<sup>(15)</sup>, à l'occasion duquel elle opère un revirement de jurisprudence attendu, corrigeant ainsi l'injustice dénoncée. Elle rappelle que l'obligation de sécurité résultant de l'art. 1147 c. civ. n'existe que pendant l'exécution du contrat de transport, c'est-à-dire de la montée du voyageur jusqu'à la descente du véhicule. Pendant cette période, l'obligation de sécurité est une obligation de résultat. Pour tous les accidents survenus avant ou après la montée ou la descente, c'est là l'innovation, la responsabilité du transporteur à l'égard du voyageur est de nature délictuelle.

Ainsi disparaît le découpage dans le temps de l'obligation de sécurité. Désormais « l'exécution du contrat de transport se confond avec la durée du transport, laquelle coïncide avec la durée de l'obligation de résultat »<sup>(16)</sup>. Cette solution nouvelle qui soumet tous les accidents de gare aux règles de la responsabilité délictuelle, quelle que soit la qualité de la victime, a le mérite de revenir au but initial de la jurisprudence : améliorer la situation des victimes<sup>(17)</sup>. Cet objectif avait été depuis longtemps perdu de vue du fait du fractionnement de l'obligation de sécurité.

Désormais la responsabilité contractuelle du transporteur est strictement limitée, toutes les victimes d'accident de gare devront invoquer la responsabilité délictuelle et notamment l'art. 1384, al. 1er, bénéficiant ainsi de l'allègement de la charge de la preuve.

L'arrêt de 1989 met un terme à l'inégalité de la situation des victimes ; inégalité que la jurisprudence cherchait parfois à éviter en utilisant un artifice juridique qui va lui aussi disparaître.

## 2. - La disparition d'un artifice.

L'application du régime de la responsabilité délictuelle aux accidents de gare est juridiquement mieux fondée. Dans la gare et sur les quais se trouvent aussi bien des voyageurs que des personnes sans aucun lien contractuel avec la SNCF. Or ces personnes ont tout autant de « chances », si l'on peut dire, d'avoir un accident. Ce n'est donc pas le contrat qui favorise la survenance du dommage par des circonstances particulières. C'est au contraire le contrat qui se trouve fortuitement mêlé à des circonstances dommageables. Il était donc artificiel d'étendre la responsabilité contractuelle du transporteur à des situations qui échappent aux prévisions du contrat.

Le recours à la responsabilité contractuelle reposait sur un double artifice. D'une part, la jurisprudence faisait entrer dans le cadre de la responsabilité contractuelle des dommages survenus antérieurement ou postérieurement au transport effectif. Alors que ces dommages

ne découlait pas de l'inexécution des obligations nées du contrat ou imposées dans le contrat. L'extension du domaine d'application de la responsabilité contractuelle reposait sur un gonflement artificiel des obligations contractuelles pour faire peser une responsabilité sur le transporteur, qui devait être favorable aux victimes. Cet élargissement jurisprudentiel du domaine de la responsabilité contractuelle était fondé sur une assimilation de la responsabilité et de l'inexécution des obligations, objet principal du contrat. Or la responsabilité devrait être distinguée de l'inexécution car elle ne naît pas du contrat, mais d'une obligation dont la fonction est purement réparatrice et imaginée pour faire peser une responsabilité éventuelle sur le transporteur (18). En outre la responsabilité a une portée plus large, car elle est mesurée sur le dommage subi et non pas sur l'obligation.

D'autre part, la jurisprudence facilitait la preuve du fait générateur qui permettait de faire jouer la responsabilité contractuelle. En principe la charge de la preuve de la faute du transporteur incombait à la victime. Il ne lui suffisait pas d'établir la carence du transporteur pour prouver la faute. Elle devait démontrer que l'accident avait pour cause une faute caractérisée par l'inexécution d'une obligation. Cependant certains arrêts ont déduit la faute du transporteur, dans le cas d'un accident de gare, du simple fait de l'accident (19). La survenance du dommage révélait que la SNCF n'avait pas pris les mesures nécessaires pour protéger les voyageurs ; la Cour de cassation concluait alors à la faute du transporteur. Il suffisait aux juges, dans leur appréciation souveraine, de constater le dommage pour en induire que celui qui l'a causé a commis une faute. Ce recours à la théorie de la faute virtuelle était d'autant plus artificiel qu'on aboutissait au même résultat qu'avant le revirement du 1er juill. 1969 opéré par la Cour de cassation, mais sans le dire explicitement (20). En effet la situation du transporteur n'aurait pas été différente si l'on avait considéré qu'il était tenu d'une obligation de résultat.

L'arrêt du 7 mars 1989 a donc mis fin à toutes ces anomalies et s'est prononcé clairement pour un rééquilibrage des responsabilités.

B. - Le rééquilibrage des responsabilités.

Un des intérêts essentiels de ce revirement est de rééquilibrer notre droit en matière de responsabilité. Ce rééquilibrage passe par un reflux de la responsabilité contractuelle pour rendre aux art. 1382 s. la place qui est la leur.

Initialement, la jurisprudence a distingué les obligations elles-mêmes - moyens ou résultat - et leur domaine d'application. L'arrêt de 1989 met un terme à ce découpage classique et lui en substitue un autre : responsabilité contractuelle - responsabilité délictuelle. Il marque un rétrécissement du champ contractuel et par conséquent de la responsabilité contractuelle, et un envahissement corrélatif de la responsabilité délictuelle.

Le contrat de transport est redessiné. Désormais le champ contractuel se trouve restreint à la durée *stricto sensu* du transport, ce qui limite considérablement le domaine où la responsabilité contractuelle du transporteur peut être engagée. Tous les dommages qui surviennent avant ou après la montée ou la descente du véhicule n'entrent pas dans le contrat et relèvent donc de la responsabilité délictuelle. Cet arrêt traduit un refoulement de l'obligation de sécurité qui n'existe plus au moment où peuvent arriver les accidents de gare. Est ainsi dénoncée et condamnée l'extension artificielle de la responsabilité contractuelle du transporteur aux accidents de gare.

Ce rééquilibrage des responsabilités opéré par la Cour de cassation dans le cadre du contrat de transport a deux conséquences principales. D'une part, il restitue à la responsabilité contractuelle du transporteur sa véritable dimension. Le transporteur sera désormais responsable au plan contractuel de l'inexécution des obligations prévues par les parties ou imposées par la loi. Or l'obligation de sécurité ne fait partie du contrat que dans la limite stricte de l'exécution matérielle du transport. Ce rééquilibrage traduit une vision beaucoup plus objective du droit de la responsabilité qui ne cherche plus par des moyens détournés à atteindre un objectif précis mais retrouve sa destination première.

D'autre part, parallèlement au reflux de la responsabilité contractuelle, ce rééquilibrage entraîne une augmentation de la pression de la responsabilité qui pèse sur le transporteur. En effet, soit l'accident survient pendant le transport, période durant laquelle le transporteur est tenu d'une obligation de sécurité-résultat, la responsabilité contractuelle jouera sans que la victime ait à prouver une faute ; soit il survient dans l'enceinte de la gare avant ou après le transport et la victime peut, si une chose dont le transporteur est gardien est l'instrument du dommage, invoquer l'art. 1384, al. 1er. Dans les deux hypothèses, le transporteur verra peser sur lui une responsabilité de plein droit, avantageuse pour les victimes.

On ne peut que se réjouir de voir la Cour de cassation redonner une plus juste dimension à une obligation de sécurité qu'elle avait imposée dans le contrat de transport de personnes dès 1911, et une cohérence à notre droit de la responsabilité en cette matière. Cependant ce refoulement de la responsabilité contractuelle peut étonner car il intervient à un moment où inversement cette responsabilité trouve à s'amplifier dans les ensembles contractuels. La jurisprudence prend de plus en plus largement en considération les « groupes » de contrats et favorise très clairement l'extension du domaine de la responsabilité contractuelle même dans des cas où défendeur et victime n'ont pas de lien contractuel direct<sup>(21)</sup>. On peut être surpris que ce soit quasiment au même moment que la Cour de cassation opère, en matière d'obligation de sécurité, un revirement favorable à la responsabilité délictuelle. Cette solution ne s'inscrit pas dans la tendance dominante de la jurisprudence, mais elle s'explique par la poursuite d'un objectif précis qui tend à faire prévaloir une unité de régime de réparation des dommages subis lors d'un accident de gare.

L'arrêt du 7 mars 1989 résout donc un problème, celui du découpage de l'obligation de sécurité, mais il en pose bien d'autres. Le voyage au pays de la responsabilité ne fait que commencer, il nous entraîne vers une destination inconnue, ce qui suscite de nombreuses interrogations ...

## II. - Une destination inconnue.

Au-delà de la solution ponctuelle donnée par la Cour de cassation, l'arrêt de 1989 risque d'avoir une portée générale considérable. En effet, il trace l'esquisse de nouvelles perspectives contractuelles en matière d'obligation de sécurité et de nouvelles frontières entre les responsabilités.

### A. - De nouvelles perspectives contractuelles.

La Cour de cassation, avec l'arrêt de 1989, affirme sa volonté de limiter le domaine de l'obligation de sécurité et de restituer à la responsabilité délictuelle des accidents qui relèvent naturellement de son régime. Il est alors envisageable que, par contagion, cette solution s'étende à tous les contrats où la jurisprudence a découvert une obligation de sécurité. La nouvelle définition de l'espace contractuel, auquel est cantonnée l'obligation de sécurité, conduit à s'interroger dans le cadre du contrat de transport sur la possibilité de réintroduire la distinction condamnée - obligation de moyens ou de résultat - durant l'exécution matérielle du transport.

#### 1. - L'extension de la solution aux contrats voisins.

L'obligation de sécurité s'est rapidement étendue à d'autres contrats que le contrat de transport ; tous les contrats par lesquels un professionnel met à la disposition de sa clientèle un matériel ou des installations dont l'utilisation peut être l'occasion d'accidents<sup>(22)</sup> : fonctionnement de manèges forains<sup>(23)</sup>, remonte-pentes dans les stations de ski<sup>(24)</sup>...

Cet enrichissement jurisprudentiel du contenu contractuel a entraîné corrélativement une extension du domaine de la responsabilité contractuelle, d'autant que l'obligation de sécurité a été introduite dans une multitude de contrats en tant qu'obligation accessoire : piscines, clubs d'équitation, hôtels, restaurants... La survenance d'un accident révélait l'inexécution de l'obligation de sécurité<sup>(25)</sup>. Or la jurisprudence a retenu le même découpage que pour le contrat de transport : obligation de sécurité - résultat pendant l'exécution de l'objet du

contrat, obligation de moyens avant et après (26).

La question est alors de savoir si la solution nouvelle issue de l'arrêt de 1989 est applicable aux hypothèses voisines, à l'ensemble des contrats où la jurisprudence a « découvert » une obligation de sécurité ou seulement à ceux qui, pour leur exécution, supposent l'existence d'une enceinte ?

Logiquement, on peut répondre par l'affirmative pour tous les contrats où il existe des installations spéciales ou un système d'accueil identique à celui des gares : contrats de transport aérien (aérogare), contrat de jeu (auto-tamponneuses, balançoires), télésièges ... La distinction obligation de moyens et de résultat devrait s'effacer au profit de la coexistence des deux régimes de responsabilités : contractuelle pendant l'exécution matérielle de l'obligation principale, délictuelle avant et après.

Mais d'une manière plus générale, le bouleversement créé par cet arrêt devrait atteindre tous les contrats concernés par l'obligation de sécurité. En effet, dans la mesure où cette décision traduit un double refoulement - de la responsabilité contractuelle et de l'obligation de sécurité - on peut en déduire que ce reflux exprime une volonté générale de la Cour de cassation de limiter la portée de cette obligation devenue trop étendue. L'arrêt de 1989 n'est pas seulement une solution ponctuelle, mais une profonde mutation dans la conception de l'obligation de sécurité qui aura des répercussions sur tous les contrats où elle a été introduite.

La doctrine semble souhaiter la généralisation de la solution. MM. Groutel et Jourdain sont favorables à la condamnation de la distinction dans l'ensemble des contrats, et à « l'assèchement » de la catégorie des obligations de sécurité-moyens, dans la mesure où les « équivalents délictuels » (art. 1382 s.) la remplacent avantageusement (27).

Cependant, on peut se demander si cette distinction - obligation de moyens et de résultat - n'aurait pas encore une place en matière de transport dans le nouvel espace contractuel défini par la Cour de cassation.

2. - La réintroduction de la distinction dans un champ contractuel redéfini.

L'arrêt de 1989 a deux conséquences principales : d'une part, il sonne le glas de l'obligation de sécurité-moyens dans le contrat de transport. Soit l'accident survient pendant le transport et on se situe sur le terrain de l'obligation de sécurité-résultat, soit il s'agit d'un accident de gare et l'action en responsabilité est de nature délictuelle. La distinction moyen-résultat n'a plus d'intérêt. D'autre part, ce qui subsiste d'obligation de sécurité pendant le transport redonne une nouvelle vigueur aux obligations de résultat, les seules qui subsistent.

Mais ne reste-t-il pas une place pour le découpage de l'obligation de sécurité pendant la période strictement contractuelle du trajet ? En effet le bénéfice de l'obligation de résultat accordé au voyageur pendant l'exécution matérielle, *stricto sensu*, du transport se justifie pour deux raisons : d'une part, parce que sa sécurité est étroitement liée à l'exécution correcte du contrat, d'autre part, parce que le transporteur - débiteur de l'obligation de sécurité - contrôle et maîtrise l'exécution matérielle du transport. Dans les hypothèses où ces conditions ne sont pas réunies on peut certainement réintroduire le découpage condamné.

Dans tous les cas où le voyageur ne joue pas un rôle passif pendant le trajet, lorsqu'il participe par son attitude, sa maladresse à la réalisation du dommage peut-il encore se prétendre couvert par une obligation de sécurité-résultat ? Le transporteur est tenu d'emmener le voyageur sain et sauf à destination, son entreprise doit donc fonctionner en toute sécurité. Si, alors que toutes les conditions de sécurité sont réunies, le voyageur par son fait contribue de façon active à la réalisation du dommage, il n'apparaît pas raisonnable de faire peser sur le transporteur une obligation de sécurité-résultat. Lorsque le fait de la victime pendant le trajet est la cause du dommage, on pourrait décharger le transporteur de sa responsabilité de plein droit (28). Il y aurait la possibilité de réintroduire l'obligation de moyens, nous semble-t-il ; le voyageur n'obtiendrait réparation du préjudice subi que s'il

apporte la preuve que tous les moyens sur lesquels il pouvait compter n'ont pas été mis en oeuvre.

Cette solution n'aurait rien de surprenant. En effet, la jurisprudence considère dans de nombreux contrats que la victime ne peut pas bénéficier de la garantie d'une obligation de résultat, car elle conserve une large part d'initiative et de liberté d'action qui prive le débiteur de la totale maîtrise du déroulement de l'opération (29). Cependant, il est peu probable que la jurisprudence emprunte une telle voie à un moment où son orientation générale plaide en faveur des victimes, pour conserver un rôle à cette distinction classique en changeant de domaine d'application.

Au delà des nouvelles perspectives contractuelles, l'arrêt de 1989 trace de nouvelles frontières entre les deux régimes de responsabilité désormais applicables.

B. - De nouvelles frontières entre les responsabilités.

L'éviction de la responsabilité contractuelle du domaine des accidents de gare, avec toutes les conséquences que nous avons évoquées, engendre inévitablement des problèmes de territoire par rapport au droit des contrats, et ouvre des perspectives de réunification par rapport au droit de la responsabilité. La solution nouvelle conduit à s'interroger sur une éventuelle répartition des responsabilités entre transporteur et voyageur.

1. - Responsabilité contractuelle et responsabilité délictuelle.

On peut voir dans cet arrêt la manifestation de la volonté de la Cour de cassation de gommer les différences entre les responsabilités, pour favoriser une réparation uniforme de tous les dommages corporels accidentels, que la victime soit partie au contrat ou tiers, et peut-être un signe de l'unification des responsabilités.

L'unification des régimes de responsabilités pourrait reposer sur une double justification :

- d'une part, assurer aux victimes une égalité de traitement sans distinction de qualité ;

- d'autre part, permettre au débiteur contractuel d'organiser les modalités de sa responsabilité. Chacune des responsabilités conserve sa nature propre, mais la distinction ne présente plus beaucoup d'intérêt puisque la réparation des dommages corporels accidentels obéit au même régime quant à ses conséquences en matière contractuelle (obligation de résultat) et délictuelle (art. 1384, al. 1er). Le principe du non-cumul des responsabilités est respecté, principe solidement ancré dans nos traditions juridiques ... mais la solution nouvelle apparaît comme un moyen détourné d'en atténuer les inconvénients.

L'évolution de la jurisprudence en matière de contrat de transport n'est peut-être qu'une étape vers une indemnisation automatique en cas de dommages corporels subis, par exemple, dans l'enceinte d'une gare (budget SNCF à prévoir pour assurer la réparation).

2. - Responsabilité du transporteur et responsabilité du voyageur.

Certes l'arrêt du 7 mars 1989 harmonise la situation des victimes d'accident de gare et met fin au découpage contesté de l'obligation de sécurité, mais pour lui substituer un autre « sectionnement » entre responsabilité contractuelle et responsabilité délictuelle.

Cependant la véritable dimension de la question paraît être occultée, car s'il y a bien lieu de retenir une distinction ce n'est peut-être pas celle opérée par la jurisprudence de 1989. Il nous semble que la ligne de partage est ailleurs : il existe certes une obligation de garantir l'intégrité corporelle d'autrui, mais elle devient limitée par une obligation corrélative, celle qui impose à chacun de veiller à sa propre sécurité.

Il y aurait alors un autre découpage possible en matière de contrat de transport, relatif à l'objet de l'obligation et de la responsabilité ; un partage de l'essentiel : la sécurité. Ne

pourrait-on pas diviser la sécurité entre les deux parties chargées d'obligations réciproques : d'une part, pour le transporteur, veiller à la sécurité des voyageurs et de ceux qui utilisent les installations spéciales dépendantes de son contrôle ; d'autre part, pour le voyageur veiller à sa propre sécurité dans l'enceinte de la gare ? Cette idée de partage a d'ailleurs été exploitée par la doctrine et consacrée par la jurisprudence dans un autre domaine, le contrat de vente. Une obligation de renseignement pèse sur le vendeur, mais la tendance actuelle est de contrebalancer cette charge par une obligation pesant sur l'acheteur : celle de se renseigner (30).

Allant dans ce même sens, le partage de la sécurité, qui nous paraît essentiel, dans le cadre du transport rééquilibrerait le poids des responsabilités et pourrait se traduire reprenant deux formules bien connues par : « Transporteurs, veillez sur nous » (31), oui mais « Voyageurs, veillez sur vous ! » (32).

#### Mots clés :

CONTRAT DE TRANSPORT \* Responsabilité \* Transporteur \* Transport de voyageurs \* Obligation de sécurité \* Responsabilité contractuelle

(1) La gare est un centre d'activités qui connaît un développement important : billetteries, galeries marchandes, expositions ...

(2) Terrain délictuel peu favorable aux victimes, la responsabilité du fait des choses n'ayant pas atteint son plein développement. Mais les juristes de l'époque ne voyaient aucun rapport entre le contrat de transport et l'accident.

(3) Civ. 1re, 21 nov. 1911, S. 1912.1.73, note Lyon-Caen ; DP 1913.1.249, note Sarrut.

(4) Ce n'est qu'en 1928 que Demogue a proposé la distinction obligation de moyens et de résultat. Pour illustrer l'obligation de résultat, il invoqua l'obligation de sécurité du transporteur (V. Starck, Roland et Boyer, *Droit civil*, t. 2, n° 1014).

(5) Civ. 1re, 1er juill. 1969, D. 1969.640, note G.C. - M. ; JCP 1969.II.16091, concl. Lindon, note M. B. et A. R. : « Le contrat de transport n'existe qu'au moment où le voyageur monte dans le véhicule jusqu'au moment où il en descend ». Solution réaffirmée par Civ. 1re, 22 avr. 1981, Gaz. Pal. 1981.2.782.

(6) Civ. 1re, 21 juill. 1970, D. 1970.767, note Abadir.

(7) Civ. 1re, 7 mars 1989, D. 1991.1, note Malaurie ; Gaz. Pal. 1989.2.632, note Paire.

(8) Groutel, Vers un chambardement de l'obligation de sécurité dans les contrats ?, *Resp. civ. et assur.*, mai 1989, 16.6 ; Jourdain, *RTD civ.* 1989.549 ; Viney, *Traité de droit civil. La responsabilité*, n° 554, LGDJ 1982.

(9) Viney, *ibid.*, n° 519 s.

(10) Civ. 1re, 1er juill. 1969, *op. cit.*

(11) Civ. 1re, 21 juill. 1970, *op. cit.*

(12) Elle imposait une distinction des accidents en fonction du lieu où ils surviennent, les accidents dans le train (obligation de sécurité-résultat), les accidents de gare (obligation de sécurité-moyens), les accidents de gare « extérieure » (responsabilité délictuelle). Les victimes d'accident de gare « intérieure » étaient alors moins bien protégées que celles d'accident de gare « extérieure ».

(13) Rodière, Voyageurs veillez sur vous !, D. 1971. Chron. 45 ; Koering-Joulin, note sous Montpellier, 20 déc. 1973, D. 1974.566 ; Viney, *Traité de droit civil, op. cit.*, n° 501 s. ;

Dejean de la Batie, in Aubry et Rau, *Droit civil français*, t. VI-2, n° 92 s., Editions techniques 1989.

(14) Un voyageur, descendu du train, longeait les quais lorsqu'il glissa sur une plaque de verglas, tomba sur la voie au moment où le train passait. Le convoi lui broya les jambes.

(15) Civ. 1re, 7 mars 1989, *op. cit.*

(16) Jourdain, *RTD civ.* 1989, *op. cit.*

(17) Depuis longtemps la doctrine appelait de ses vœux cette solution : Rodière, *JCP* 1952.I.992 ; Durry, *RTD civ.*1970.582 ; Viney, *JCP* 1975.II.18179 ; Huet, *Responsabilité contractuelle et responsabilité délictuelle*, thèse Paris, n° 387 s.

(18) Pour que la responsabilité soit de nature contractuelle, il faut que le préjudice naisse de l'inexécution des obligations du débiteur. Tel n'est pas le cas pour les accidents de gare qui ne révèlent pas l'inexécution d'une obligation directement rattachable au contrat de transport. En soumettant ces accidents de gare à la responsabilité contractuelle, elle en développe artificiellement son domaine.

(19) Exemple : Civ. 1re, 21 juill. 1970, *op. cit.*

(20) Flour et Aubert, *Droit civil. Les obligations*, n° 577, A. Colin, 1988.

(21) Cass., Ass. plén., 7 févr. 1986, *D.* 1986.293, note Bénabent ; *D.* 1987. *Somm.* 185, obs. Groutel ; *JCP* 1986.II.20616, note Malinvaud ; *Gaz. Pal.*1986.2.543, note Berly ; Conte, note sous Agen, 1re ch., 7 déc. 1988, *Gaz. Pal.* 1989.2.899 ; Larroumet, L'action de nature nécessairement contractuelle et la responsabilité civile dans les ensembles contractuels, *JCP* 1988.I.3357 ; Dejean de la Batie, *op. cit.*, n° 93 s. ; Viney, L'action en responsabilité entre participants à une chaîne de contrats, in *Mélanges D. Holleaux*, Litec 1990, p. 399 s.

(22) *Bull. civ.* IV, n° 74 ; *D.* 1990. *IR.* 88  ; *JCP*1990.II.21583, note B. Gross.

(23) Nancy, 26 juin 1925, *D.* 1927.2.25, note Lalou.

(24) Grenoble, 11 mars 1941, *D.* 1943.143, note Desbois.

(25) Starck, Roland, Boyer, *Droit civil, op. cit.*, n° 1010 s.

(26) Jourdain, *RTD civ.*, *op. cit.*, p. 549 s.

(27) Groutel, *Resp. civ. et assur.*, 1989, *op. cit.* ; Jourdain, *RTD civ.* 1989, *op. cit.*

(28) Sur l'influence du fait de la victime sur la responsabilité : Lapoyade-Deschamps, *La responsabilité de la victime*, thèse Bordeaux 1977, p. 565 s. ; Dejean de la Batie, *op. cit.*, n° 83 s. ; Civ. 1re, 26 juin 1990, *Bull. civ.* I, n° 181 ; *D.* 1990. *IR.* 193  : « ... La responsabilité du transporteur n'est pas encourue lorsque l'accident est dû à la faute exclusive de la victime, présentant les caractères de la force majeure ... ».

(29) Citons par exemple Versailles, 30 janv. 1986, *D.* 1986. *IR.* 235 (supermarché) ; Paris, 18 févr. 1982, *Gaz. Pal.* 1982.2. *Somm.* 316 ; Civ. 1re, 12 juin 1985, *Bull. civ.* I, n° 186 (piscine) ; 31 janv. 1984, *ibid.* I, n° 44 ; *D.* 1984. *IR.* 236 (port de plaisance).

(30) Civ. 1re, 11 juin 1980, *Bull. civ.* I, n° 186 ; Paris, 22 et 30 juin 1983, *D.* 1985. *IR.* 43, obs. Huet ; Jourdain, Le devoir de « se » renseigner, *D.* 1983. *Chron.* 139 ; Le Tourneau, De l'allégement de l'obligation de renseignements ou de conseil, *D.* 1987. *Chron.*101.

(31) Esmein, Transporteurs, veillez sur nous, *D.* 1962. *Chron.* 1.

(32) Rodière, *op. cit.*