

L'accident de quai : obligation de sécurité pendant le transport

Philippe Malaurie

NOTE

[1 et 2] L'arrêt rapporté est relatif à la responsabilité qui pèse sur le transporteur de voyageurs à la suite d'un « accident de quai »⁽¹⁾.

En l'espèce, un voyageur, après être descendu d'un train, avait glissé sur un quai verglacé, était tombé sur la voie ferrée et avait eu ses jambes sectionnées par le train qui repartait. La cour d'appel avait jugé que la responsabilité du transporteur (la SNCF) était contractuelle et qu'elle supposait la démonstration d'une faute, qui n'avait pas, en l'espèce, été faite ; par conséquent, la SNCF n'était pas responsable. La Cour de cassation casse, ce qui constitue un remarquable renversement de jurisprudence. On décrira la règle nouvelle (I) avant d'en voir les portées pratiques (II) et théoriques (III).

I. - Description de la règle nouvelle.

La responsabilité du transporteur de voyageurs ne soulève plus de difficultés dans son principe. Ce qui a été discuté et a évolué, ce n'est pas ce qui se passe pendant le transport, mais les situations qui le précèdent ou le suivent : une situation frontière indéfinie où, comme toujours, les catégories juridiques ont du mal à s'appliquer parce qu'elles sont tranchées, et que la vie ne l'est pas.

1° En 1911, il a été jugé que le transporteur de voyageurs était tenu d'une obligation contractuelle de sécurité⁽²⁾, obligation qui a été ultérieurement qualifiée d'obligation de résultat⁽³⁾. Le seul fait que le voyageur ait subi un dommage corporel pendant le voyage suffit à engager la responsabilité du transporteur. Cette règle est définitivement acquise et l'arrêt rapporté ne la met pas en cause.

2° Il n'y a plus aujourd'hui de débats que pour ce qui se passe avant le commencement du transport et après son achèvement : par exemple, dans un transport ferroviaire, entre le moment où le voyageur achète son billet (ou bien encore, celui où il le composte ; ou bien encore, celui où il entre dans la gare) et monte dans le train ; et, entre le moment où il descend du train et restitue son billet (ou bien encore, celui où il sort de la gare). C'est la période des « accidents de quai », d'escaliers, de passerelles, de couloirs et de jardins de gare.

Cette zone est un peu nébuleuse : est-on dans le contrat, est-on dehors ? Pour parler le langage des trains, faut-il distinguer l'escalier de la gare, la gare du couloir, le couloir du portillon, le portillon du quai, le quai de la voie ferrée, la voie ferrée du train ? Ou si l'on prend l'avion, on va dans l'aérogare, puis dans un autobus (tantôt celui de l'aéroport, tantôt celui du transporteur) ou à pied (sous la surveillance d'agents de l'aéroport ou sous celle du transporteur) puis sur une passerelle, puis dans l'avion. On comprend les hésitations qu'ont eues et les subtilités qu'ont parfois commises les tribunaux.

Instinctivement, on sent bien que les situations ne sont pas les mêmes, que le transporteur ne peut veiller de la même manière sur le voyageur quand il est dans le train et quand il n'y est pas⁽⁴⁾. La jurisprudence a donné une traduction technique de ce sentiment de deux manières différentes et successives. Elle a d'abord distingué entre deux variétés d'obligations contractuelles (ce qu'on a appelé le « tronçonnement » (*sic*) ou le « sectionnement » du contrat de transport). Puis, avec l'arrêt rapporté, elle distingue entre le contrat et le délit.

1° En 1969-70, la Cour de cassation s'était uniquement placée sur le terrain contractuel. Elle avait décidé que, 1° pendant le transport proprement dit, le transporteur était tenu d'une obligation de sécurité de résultat (5) ; 2° pendant la situation contractuelle antérieure et postérieure au transport, le transporteur était tenu d'une simple obligation de diligence (6) et qu'il n'était donc alors responsable que si sa faute était démontrée ; des auteurs y avaient vu une obligation de sécurité de moyens (7).

Cette jurisprudence avait été vivement critiquée (8). On lui avait surtout reproché son injustice lorsque le dommage survenu sur le quai avait été causé par une chose dont la SNCF avait la garde. Si la victime était un tiers (celui qui n'avait pas de billet), elle pouvait invoquer l'art. 1384, al. 1er, c. civ., sans avoir donc à démontrer la faute du transporteur, alors que si elle était un voyageur, elle était obligée de prouver la faute.

2° Cette différence n'était pas raisonnable. L'arrêt rapporté l'abandonne : pendant le transport, les relations avec les voyageurs sont contractuelles et l'obligation du transporteur est une obligation de résultat. Avant et après le transport, la responsabilité a une nature délictuelle, que la victime soit un voyageur ou un tiers.

II. - Portée pratique de la règle.

La règle nouvelle soumet donc les « accidents de quai » (et assimilés) à la responsabilité délictuelle. Ce qui amène à donner une définition, puis à décrire les conséquences et, enfin, à déterminer le domaine de la règle.

1° Il y a « accident de quai », soumis à la responsabilité délictuelle, lorsqu'il a lieu avant ou après l'exécution du contrat de transport. Il y a accident de transport, soumis à la responsabilité contractuelle, « pendant l'exécution du contrat de transport », c'est-à-dire, précise l'arrêt rapporté, à la suite de précédents (9), « à partir du moment où le voyageur commence à monter dans le véhicule et jusqu'au moment où il achève d'en descendre ». Le critère est précis, mais son application, dans certains cas limites, peut être délicate (10).

2° La responsabilité délictuelle est ou bien une responsabilité sans faute, du fait des choses, ou bien une responsabilité du fait personnel pour faute prouvée, selon que le dommage a été ou non causé par une chose dont le transporteur avait la garde.

3° Le voyageur ou le tiers ne peut invoquer la responsabilité sans faute (obligation contractuelle de résultat ou art. 1384, al. 1er) du transporteur que s'il était en situation régulière (11) ; sinon, il devrait prouver la faute du transporteur en se fondant sur l'art. 1382 c. civ.

Cette nouvelle jurisprudence régit tout le droit commun des transports ; mais un droit commun qui se réduit constamment, puisque, peu à peu, chaque type de transport a son statut spécial. La combinaison entre les droits commun et spéciaux ne va pas d'ailleurs sans mal : le droit commun ne s'applique aux transports ... ni aériens (12), ... ni maritimes (13), ... ni routiers (14) ; il ne lui reste que le chemin de fer, le tramway, le téléphérique, le cheval et l'âne, et, peut-être, les auto-tamponneuses.

III. - Portée théorique de la règle.

On peut reconnaître à l'arrêt rapporté trois incidences théoriques, dont le troisième est la plus importante et la plus incertaine.

1° Tout d'abord, continuant un mouvement plus que séculaire, la jurisprudence facilite une fois de plus l'action de la victime d'un accident corporel, dans le cas de l'« accident de quai ».

2° On voit aussi que la distinction entre responsabilité délictuelle et contractuelle, que certains contestent (15), continue à être vivante. Réciproquement, la distinction entre obligation de moyens et de résultat perd de son intérêt, puisque le contrat de transport ne fait plus naître

une obligation de sécurité de moyens, mais seulement une obligation de résultat. Pas seulement pour ce contrat : on peut estimer et souhaiter qu'il n'y aura plus d'obligation de sécurité de moyens, même pour l'exploitant d'un cirque, d'un manège, d'un jeu de plages ou d'un club hippique, etc., et que toutes les obligations de sécurité seront toujours des obligations de résultat⁽¹⁶⁾, laissant bien entendu à part le contrat médical qui ne fait pas naître d'obligation de sécurité.

3° Enfin et surtout, on peut se demander si, comme le dit la doctrine suisse⁽¹⁷⁾, le contrat de transport ne serait pas un contrat réel⁽¹⁸⁾, puisqu'il n'y a désormais de responsabilité contractuelle que pendant son exécution, et qu'avant l'exécution, la responsabilité est délictuelle : le contrat ne serait donc conclu que par son exécution. Ce changement dans la qualification du contrat de transport serait important, notamment pour résoudre les conflits de lois dans le temps, particulièrement pour l'application d'un changement de tarifs : quelle que soit la date du contrat, le tarif serait celui qui est en vigueur lors du transport. La pratique paraît en la matière fluctuante.

A cet élargissement du contrat réel, on peut faire deux objections. D'une part, il existe d'autres obligations que celles qui résultent d'un accident et qui naissent dès la conclusion du contrat ; elles ont certainement un caractère contractuel. Surtout, il est difficile de parler d'une « remise de la chose », condition du contrat réel, lorsqu'il s'agit d'un transport de voyageurs, sauf à « réifier », une fois de plus, la personne.

Même si le transport de voyageurs n'est pas un contrat réel, l'arrêt rapporté montre combien la traditionnelle distinction entre la formation et les effets du contrat s'atténue⁽¹⁹⁾. Le contrat de transport de voyageurs (comme beaucoup d'autres) ne produit la plénitude de ses effets que lorsqu'il s'exécute.

Mots clés :

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

(1) Sur cet arrêt, V. aussi *Gaz. Pal.* 1989.2.632, note Paire ; *RTD civ.* 1989.540, note Mestre.

(2) Civ. 21 nov. 1911, *Compagnie générale transatlantique*, *DP* 1913.1.249, note L. Sarrut ; *S.* 1912.1.73, note Lyon-Caen : « *L'exécution du contrat de transport comporte ... pour le transporteur l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination* ».

(3) Aubry et Rau, *Droit civil, Responsabilité délictuelle*, t. 6, 8e éd., par N. Dejean de la Bâtie, Litec 1989, n° 94, note 53 ; J. Carbonnier, *Droit civil, Obligations* PUF, Thémis, 14e éd., 1990, n° 824 ; Marty et Raynaud, *Obligations*, 2e éd., Sirey, t. 1, 1988, n° 536 ; Mazeaud, 7e éd. 1985, par F. Chabas, Montchrestien, n° 402 ; Starck, *Obligations*, 2e éd., par H. Roland et L. Boyer, Litec, 1989, n° 9, 967, 1027, 1707 ; Weill et Terré, 4e éd., Dalloz 1986, n° 400 ; G. Viney, in *Traité de droit civil* de J. Ghestin : *La responsabilité, Conditions*, LGDJ, n° 500 et 535 ; Rodière et Mercadal, *Droit des transports terrestres*, Dalloz, 5e éd. 1990, n° 348-363, spéc. n° 356.

(4) P. Esmein, *Transporteurs, veillez sur nous*, *D.* 1962. *Chron.* 1 ; Rodière, *Voyageurs, veillez sur vous !*, *D.* 1971. *Chron.* 45.

(5) Civ. 1re, 1er juill. 1969, *Bull. civ.* I, n° 260 ; *D.* 1969.640, note G. C.-M. ; *JCP* 1969.II.16091, concl. Lindon, note M. B. et A. R. ; *RTD civ.* 1970.184, note G. Durry : « *Vu l'art. 1147 ; l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination résultant de cet article n'existe, à la charge du transporteur, que pendant l'exécution du contrat de transport, c'est-à-dire à partir du moment où le voyageur commence à monter dans le véhicule et jusqu'au moment où il achève d'en descendre* ».

(6) Civ. 1re, 21 juill. 1970, *Bull. civ.* I, n° 246 ; *D.* 1970.767, note R. Abadir ; *JCP* 1970.II.16488 ; « *Si l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination, résultant*

de l'art. 1147, cesse de s'appliquer lorsque le voyageur a achevé de descendre du véhicule, le transporteur reste tenu encore, à son égard, à une obligation générale de prudence ou de diligence ».

(7) « Une obligation générale de prudence et de diligence » disent MM. Mazeaud (*loc. cit.*).

(8) Surtout par R. Rodière (*loc. cit.*) : « Aujourd'hui que le voyageur sur le quai ne bénéficie plus que d'une obligation contractuelle de moyens, le transporteur ne veille plus sur lui avec la même sollicitude, alors que le voyageur ne peut toujours pas exciper de la responsabilité de plein droit. Pourquoi, dès lors, est-il plus mal traité que celui qui l'accompagne ? ».

(9) Civ. 1re, 1er juill. 1969, préc.

(10) Ex. : Civ. 1re, 2 mars 1983, *Bull. civ. I*, n° 86 ; *RTD civ.* 1983.350, note crit. G. Durry : en l'espèce, le voyageur était descendu d'un autocar afin de prendre son bagage situé dans la soute ; jugé que le transporteur demeurait tenu d'une obligation de résultat. Depuis l'arrêt rapporté, cette jurisprudence devrait être caduque.

(11) Ex. : Civ. 6 juill. 1925, *S.* 1925.1.278 ; « sur l'action en dommages-intérêts intentée par sa veuve (d'un voyageur sans billet ayant subi un accident mortel) : il n'y a pas eu inexécution du contrat de transport par l'administration des chemins de fer de l'Etat ; dès lors, la preuve de la faute doit être faite selon les art. 1382 et s. c. civ. ». En l'espèce, il s'agissait d'un « accident de quai », et le transporteur a vainement prétendu qu'il n'était pas responsable, bien que la faute eût été démontrée, puisque le dommage était étranger au transport proprement dit. - Cf. aussi, Civ. 2e, 4 mai 1955, *D.* 1955.593 ; *JCP* 1955.II.8987, note R. Rodière ; Civ. 1re, 12 déc. 1978, *Bull. civ. I*, n° 386 ; *D.* 1979. IR. 174 ; 22 févr. 1989, *Bull. transp.* 1989.235.

(12) La Convention de Varsovie s'applique aux accidents survenus à bord de l'avion et sur la passerelle d'accès (Cf. « opération d'embarquement et de débarquement », art. 27). Elle est donc écartée pour les dommages produits dans l'aérogare ou ses dépendances ; le transporteur n'exerce alors en effet aucune surveillance. Pour les accidents survenus entre le bâtiment de l'aéroport et l'avion, la Cour de cassation a, dans un arrêt célèbre, refusé d'appliquer la Convention de Varsovie et ses limitations légales de responsabilité ; elle avait alors décidé que le transporteur était, par l'effet du droit commun, complètement responsable et de plein droit, parce qu'il était tenu d'une obligation de sécurité de résultat (Civ. 1re, 18 janv. 1966, 1er arrêt *Maché*, *Bull. civ. I*, n° 38 ; *D.* 1966. *Somm.* 85 ; *Gaz. Pal.* 1966.1.239 ; *Rev. gén. air* 1966.151, note E. du Pontavice : « le transporteur terrestre assure, en vertu du contrat qui le lie au voyageur, l'obligation de le conduire sain et sauf à destination ». Le deuxième arrêt *Maché*, Civ. 1re, 3 juin 1970, *Bull. civ. I*, n° 190 ; *D.* 1971.373, note P. Chauveau a, pour d'autres raisons, limité dans cette espèce la responsabilité du transporteur ; *V. Rép. com. Dalloz*, 1974, v° *Transports aériens*, par E. du Pontavice, n° 81).

L'arrêt rapporté doit rendre, semble-t-il, cette jurisprudence caduque, puisque, dans l'affaire *Maché*, au moment de l'accident, le passager avait, pour reprendre l'expression de l'arrêt, « achevé de descendre » de l'avion. Le transporteur aérien ne devrait donc désormais être déclaré responsable des « accidents de trajet » (l'équivalent des « accidents de quai ») qu'il surveille que si sa faute est démontrée (sauf à voir dans l'accident de trajet une opération de débarquement, qui rendrait applicable la Convention de Varsovie). Pour les « accidents de passerelle », sa responsabilité est certainement engagée de plein droit par l'effet de la Convention de Varsovie.

(13) La loi du 18 juin 1966 (art. 37 et 38) distingue selon que l'accident est collectif (le transporteur est présumé en faute) ou individuel (le transporteur n'est pas présumé en faute) : *V. Rép. com. Dalloz*, 1974, v° *Transports maritimes*, par R. Rodière, n° 211 et 212.

(14) La loi du 5 juill. 1985 s'applique aux victimes d'un accident de la circulation « même lorsqu'elles sont transportées en vertu d'un contrat » (art. 1er). Des auteurs hésitent à appliquer cette loi lorsque le passager d'un autobus subit un dommage en dehors de tout

accident de conduite : Aubry et Rau, t. 6, par Dejean de la Bâtie, n° 148.

(15) Marty et Raynaud, *op. cit.*, n° 447 ; G. Viney, *op. cit.*, n° 236 et s.

(16) J. Mestre, obs. préc., *supra*, note 1.

(17) P. Engel, *Traité des obligations en droit suisse*, Ides et Calendes, Neufchâtel, 1973, p. 38.

(18) *Contra* : J. Mérimée *in Rép. com. Dalloz*, 1973, v° *Contrat de transport*, n° 17 ; V. aussi, moins catégoriques, Malaurie et Aynès, *Droit des obligations*, Cujas, 2e éd., 1990, n° 327.

(19) Carbonnier, n° 12 et 111 ; Malaurie et Aynès, n° 207 ; G. Rouhette, « Droit de la consommation et théorie du contrat », *Études offertes à René Rodière*, Dalloz, 1981, p. 247-272, n° 21-24.