

La rigueur de l'obligation de sécurité de résultat pesant sur la SNCF : l'agression d'un voyageur n'est pas un cas de force majeure exonératoire

Patrice Jourdain

Fait divers malheureusement courant : un voyageur est agressé dans un train par un autre. Blessé, il sollicite réparation auprès de la SNCF. Une cour d'appel fait droit à sa demande en raison de l'obligation de sécurité de résultat à laquelle est tenue la SNCF. Celle-ci reproche à l'arrêt de ne pas avoir retenu l'existence d'un cas de force majeure et de ne pas avoir caractérisé le lien de causalité entre le fait de la SNCF et le fait dommageable de l'agresseur. Son pourvoi est rejeté.

L'irrésistibilité de l'événement n'était pas contestée en l'espèce, mais cet événement était-il imprévisible ? La réponse ne peut être que négative tant on sait que les agressions existent dans les trains et tendent à se multiplier, au moins sur certaines lignes. Mais ne devait-on pas écarter ici cette condition de la force majeure dans la mesure où, comme le plaidait la SNCF, l'irrésistibilité suffit à la constituer lorsque la prévisibilité de l'événement ne permet pas d'en empêcher les effets (V. écartant, en ce cas, l'imprévisibilité, Cass. 1re civ., 9 mars 1994, Bull. civ. I, n° 91 ; Resp. civ. et assur. 1994, Comm. n° 216 ; RTD civ. 1994, p. 870 et nos obs. ; JCP 1994, I, n° 3773, n° 6, obs. G. Viney ; D. 1994, IR p. 108 ; Cass. com., 1er oct. 1997, Bull. civ. IV, n° 240 ; D. 1998, Somm. p. 199, obs. P. Delebecque et p. 318, obs. B. Mercadal ; Dalloz Affaires 1997, p. 1217 ; RJDA 1997, n° 1317 et p. 899, rapp. J. Appolis ; Contrats, conc., consom. 1998, Comm. n° 4, obs. L. Leveneur ; RTD civ. 1998, p. 121 et nos obs. ; *adde*, déjà, Cass. 1re civ., 7 mars 1966, Bull. civ. I, n° 166 ; JCP 1966, I, n° 14878, note J. Mazeaud ; RTD civ. 1966, p. 823, obs. G. Durry). Une appréciation bienveillante conduirait à répondre par l'affirmative car il est vrai que l'agression d'un tiers est difficilement évitable. Même prévisibles, les précautions résultant de contrôles ou de rondes ne permettent pas toujours, loin s'en faut, d'empêcher les agressions, de sorte que l'admission de la force majeure eût été tout à fait plausible.

Mais, une fois de plus, les juges font preuve de sévérité (V. déjà, dans une espèce voisine, Cass. 1re civ., 21 oct. 1997, Bull. civ. I, n° 288 ; D. 1997, IR p. 247 ; Dalloz Affaires 1997, p. 1352 ; Resp. civ. et assur. 1997, Comm. n° 356, mais le dommage était évitable par des moyens appropriés) et confirment l'observation d'un auteur selon laquelle la cause étrangère ne permet pratiquement jamais l'exonération du débiteur d'une obligation de sécurité de résultat (F. Deferrard, Une analyse de l'obligation de sécurité à l'épreuve de la cause étrangère, D. 1999, Chron. p. 364). Les juges du fond avaient relevé que l'agression avait été commise par un voyageur démuné de titre de transport et en état d'ébriété et constaté que la SNCF n'établissait pas que des rondes avaient été effectuées par les contrôleurs pour assurer la sécurité des voyageurs, ni que l'agresseur avait été contrôlé. Tout cela accréditait d'idée que la SNCF n'avait pas pris toutes les précautions qui eussent permis de détecter l'agresseur, puisqu'il voyageait de façon irrégulière, et en tout cas de se mettre en mesure d'éviter les agressions par des rondes régulières. Et même s'il est très incertain - pour ne pas dire improbable - que de telles précautions eussent permis d'éviter l'agression, ces fautes ont été jugées suffisantes par la Cour de cassation pour écarter la force majeure.

Pour répondre au moyen de la SNCF qui contestait le lien de causalité entre ses fautes et le fait du tiers, la Haute juridiction ajoute même que la cour d'appel n'avait pas à caractériser ce lien entre les manquements de la SNCF à ses obligations de surveillance et de contrôle et le dommage puisque le transporteur est tenu d'une obligation de sécurité de résultat. Elle en déduit que l'agression, qui pouvait être évitée, ne constituait pas un cas de force majeure.

Ce raisonnement n'est pas à l'abri de la critique. Les fautes de précaution commises ne

devraient être prises en compte que si elles sont causales, y compris lorsqu'il s'agit, comme en l'espèce, d'écarter la force majeure. Or, on a vu que rien n'était moins certain : sauf à mettre un contrôleur en permanence dans chaque wagon, on ne voit pas ce qui peut empêcher les agressions dans les trains. Que le transporteur soit tenu d'une obligation de sécurité de résultat ne change rien. En cas de dommage consistant en une atteinte à la sécurité, une telle obligation permet certes de présumer en fait le lien de causalité entre le manquement à cette obligation et le dommage. Mais la question de la causalité ne se posait pas ici à propos de ce lien, mais relativement au lien qui doit exister entre les fautes de précaution relevées contre la SNCF et l'agression du tiers. Or, à cet égard, l'exigence d'une causalité certaine nous paraît devoir s'imposer ; faute de quoi il n'est pas possible de conclure, contre toute vraisemblance, que l'agression pouvait être évitée.

En réalité, l'agression aurait *peut-être* pu être évitée et les fautes commises avaient tout au plus fait perdre à la victime une chance de l'empêcher. Mais il est bien rigoureux de faire produire à ces fautes aux effets très hypothétiques la mise à l'écart de la force majeure pour un événement par ailleurs irrésistible.

Observons que la victime n'aurait pas nécessairement été privée de toute réparation par l'exonération de la SNCF, puisqu'elle aurait sans doute pu bénéficier d'une indemnisation auprès du Fonds d'indemnisation des victimes des actes de terrorisme et d'autres infractions.

**Mots clés :**

CONTRAT DE TRANSPORT \* Responsabilité \* Obligation de sécurité \* Exonération \* Force majeure \* Agression

RESPONSABILITE CIVILE \* Responsabilité contractuelle \* SNCF \* Obligation de surveillance \* Exonération \* Force majeure