

Le fait de la victime exonérant totalement le transporteur

Geneviève Viney, Professeur émérite de l'Université Panthéon-Sorbonne (Paris I)

Un garçon de 15 ans, passager d'un train express régional, ayant été mortellement blessé en tombant sur la voie après avoir ouvert l'une des portes de la voiture lorsque le train était en marche et alors qu'il effectuait une rotation autour de la barre d'appui située au centre du marchepied, ses ayants droit assignèrent la SNCF en réparation des préjudices matériels et moraux causés par cet accident.

Le tribunal de grande instance de Laon rejeta cette demande au motif que le comportement délibérément dangereux de la victime constituait une faute qui était seule à l'origine de l'accident et présentait pour la SNCF les caractères de la force majeure.

Un appel ayant été formé, la cour d'Amiens infirma ce jugement, disant que la SNCF ne s'exonérait que dans la proportion des  $\frac{3}{4}$  de sa responsabilité contractuelle en raison du fait fautif de la victime. Elle admit en effet que cette faute « *n'étant ni imprévisible, ni irrésistible, ne présentait pas les caractères de la force majeure* ».

La SNCF forma un pourvoi en cassation. Le moyen unique reprochait à la cour d'appel d'avoir violé l'article 1147 du code civil en retenant que le comportement de la victime, qui avait délibérément ouvert les portes du train en marche avant d'exécuter des acrobaties sur la barre de maintien, rendue glissante par la pluie, du côté de la voie, n'était pas de nature à exonérer entièrement la SNCF dès lors qu'une telle attitude n'était ni imprévisible, ni irrésistible.

Ce pourvoi porté d'abord devant la première chambre civile a été renvoyé devant une chambre mixte composée de représentants des première, deuxième et troisième chambres civiles, de la chambre commerciale, financière et économique et de la chambre sociale. Il a été rejeté au motif que « *le transporteur ferroviaire, tenu envers les voyageurs d'une obligation de sécurité de résultat, ne peut s'exonérer de sa responsabilité en invoquant la faute d'imprudence de la victime que si cette faute, quelle qu'en soit la gravité, présente les caractères de la force majeure* » et que, au vu des circonstances relevées par les juges du fond, « *la cour d'appel a pu retenir que la faute de la victime, n'étant pas imprévisible ni irrésistible pour la SNCF, ne présentait pas les caractères de la force majeure, et en a déduit à bon droit que celle-ci n'était pas fondée à prétendre s'exonérer de sa responsabilité* ».

L'apport de cet arrêt, bien qu'il émane d'une chambre mixte, est très limité.

C'est un arrêt de rejet qui ne prend pas parti sur la question brûlante de l'effet exonératoire de la faute de la victime ne présentant pas les caractères de la force majeure. On sait en effet que, le 13 mars 2008, la première chambre civile a rompu brutalement, justement à propos d'un accident de chemin de fer, avec la solution admise constamment jusque là, qui accorde un effet d'exonération partielle à cette faute. La première chambre civile a en effet jugé ce jour là que « *le transporteur, tenu d'une obligation de sécurité de résultat envers un voyageur, ne peut s'en exonérer partiellement* » et que « *la faute de la victime, à condition de présenter les caractères de la force majeure, ne peut jamais emporter qu'exonération totale* » (1).

Dans l'affaire qui a donné lieu à l'arrêt ici commenté, il y avait bien eu un partage de responsabilité ordonné par la cour d'appel, mais, le pourvoi ayant été formé par la SNCF et en l'absence de pourvoi incident émanant des ayants droit de la victime, la Cour de cassation n'a pas eu à se prononcer sur la question.

Ce qui limite également la portée juridique de l'arrêt commenté, c'est qu'il s'inscrit parfaitement dans la ligne de la jurisprudence antérieure, très stricte dans l'appréciation des caractères de la force majeure opposable au transporteur de personnes, en particulier à la SNCF, tendance qui aboutit pratiquement à une quasi disparition de cette cause d'exonération (2).

Il ne s'agit donc nullement d'un arrêt de principe. Tout au plus sa formulation amène-t-elle à s'interroger sur la nature du fait reproché à la victime au titre de la force majeure (I) et à revenir sur la place de l'imprévisibilité ainsi qu'à ses liens avec l'irrésistibilité dans l'appréciation de cette notion (II).

I - La nature du fait imputé à la victime au titre de la force majeure

Deux questions se posent à cet égard : ce fait doit-il nécessairement être fautif ? Peut-il s'agir de n'importe quelle faute ?

1°) La Cour de cassation ne semble être confrontée qu'assez rarement à la première de ces deux questions (3). Pourtant, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation a prononcé, le 17 décembre 1963, une cassation au motif que les juges du fond avaient subordonné l'exonération de « gardien » à la preuve d'une faute de la victime « *alors qu'ils relevaient... un fait qui était susceptible, à la condition qu'il fût en relation avec le dommage, de constituer une circonstance étrangère propre à décharger en partie le gardien et même de l'exonérer en entier si, normalement imprévisible pour lui, il avait été tel qu'il n'avait pas eu la possibilité de le surmonter* » (4). Depuis cet arrêt, la deuxième chambre civile a de nouveau admis à plusieurs reprises, entre les années 1965 et 1975, que le fait de la victime, même s'il n'est pas fautif, exonère totalement le défendeur dès lors que, relié au dommage par un lien de causalité direct, il a été imprévisible et irrésistible pour lui (5). Généralement approuvée par la doctrine (6), cette solution a été cependant vivement critiquée par Christian Lapoyade-Deschamps (7) qui lui a reproché de créer une véritable « responsabilité sans faute de la victime » constituant une « régression » par rapport aux tendances générales de l'évolution du droit de la responsabilité civile. D'ailleurs, dans l'affaire qui a donné lieu à l'arrêt ici commenté, l'avocat général a mis en doute le maintien de cette solution (8).

Cette question n'a pas été posée dans la présente affaire où la faute de la victime était évidente. On fera seulement remarquer à ce propos que si, comme le préconise la première chambre civile (9), le fait de la victime n'a plus désormais d'effet exonératoire que s'il présente les caractères de la force majeure, exiger en outre que ce fait soit fautif accentuera encore la sévérité de la responsabilité du transporteur de personnes et, si la solution est par la suite étendue, de celle des autres responsables de plein droit, qu'il s'agisse de débiteurs d'obligations de résultat ou de « gardiens » de choses ayant provoqué des dommages.

2°) Parmi les fautes de la victime, y a-t-il lieu de distinguer ? C'est sur ce point que l'apport de l'arrêt paraît le plus significatif. En effet, la Cour de cassation a jugé que « le transporteur ferroviaire, tenu envers les voyageurs d'une obligation de sécurité de résultat, ne peut s'exonérer en invoquant *la faute d'imprudence de la victime* que si cette faute, *quelle que soit sa gravité*, présente les caractères de la force majeure ». De cette formule, on peut d'abord déduire qu'en cas de faute d'imprudence, peu importe la gravité de celle-ci. Toute imprudence de la victime est totalement exonératoire lorsqu'elle revêt les caractères de la force majeure, ce qui est d'ailleurs conforme à la jurisprudence antérieure.

L'arrêt commenté admet, par ailleurs, une conception large de l'imprudence qui inclut les comportements délibérés. En l'occurrence, la victime s'était en effet exposée délibérément à un risque grave et la SNCF a précisément tiré argument de cette circonstance en faisant grief à la cour d'appel d'avoir jugé que cette faute n'était pas de nature à l'exonérer entièrement de sa responsabilité alors que « *le comportement aberrant d'un voyageur qui refuse délibérément de respecter les consignes de sécurité de la SNCF et s'expose lui-même au danger* » est de nature à exonérer entièrement le transporteur de toute responsabilité. On voit bien que par ces expressions « comportement aberrant », « refus délibéré de respecter les consignes de

sécurité », la SNCF a tenté d'assimiler l'imprudence délibérée à une faute intentionnelle. Mais la Cour de cassation ne l'a pas suivie sur ce point puisqu'elle a rangé cette faute parmi les « imprudences », qualification dont elle déduit qu'elle n'aurait pu entraîner l'exonération totale que si elle avait revêtu les caractères de la force majeure.

Cette allusion à la faute d'imprudence mérite d'être soulignée car implicitement elle suggère que si la faute avait été réellement intentionnelle - c'est-à-dire si la victime avait recherché le dommage dans une intention suicidaire - la preuve de ces caractères n'aurait pas été nécessaire. La force majeure aurait été établie de plein droit. Cette solution serait alors à rapprocher de celle qui résulte de l'un des arrêts rendus par l'assemblée plénière de la Cour de cassation le 14 avril 2006 <sup>10</sup>. En effet, dans cette affaire il s'agissait d'un accident de quai survenu dans une gare RER à la suite duquel la responsabilité de la RATP fut recherchée sur le fondement de l'article 1384, alinéa 1<sup>er</sup>, du code civil. La compagnie de transport invoquait pour s'exonérer la faute de la passagère qui, selon toute vraisemblance, s'était suicidée. La cour d'appel admit que ce comportement établissait la force majeure et la Cour de cassation rejeta le pourvoi au motif que « *l'exploitant du réseau ne saurait se voir reprocher de ne pas prendre toutes mesures rendant impossible le passage à l'acte de personnes ayant la volonté de produire le dommage auquel elles s'exposent volontairement* ».

Que penser d'une telle solution ? Il nous semble qu'en présence d'une faute intentionnelle il est légitime d'admettre l'exonération, à condition, bien entendu, que ce caractère intentionnel soit prouvé. En revanche, l'assimilation automatique de cette faute à un cas de force majeure nous paraît de nature à déformer ce concept. C'est pourquoi nous préférons la solution consistant à en faire une cause autonome d'exonération. C'est celle qu'a adoptée la loi du 5 juillet 1985 pour les accidents corporels de la circulation <sup>11</sup> et qu'a proposé de généraliser l'avant-projet Catala de réforme du droit des obligations, dont l'article 1350 dispose que « *la victime est privée de toute réparation lorsqu'elle a recherché volontairement le dommage* ».

## II - La place de l'imprévisibilité et ses liens avec l'irrésistibilité dans l'appréciation de la force majeure

L'arrêt commenté s'inscrit dans une évolution jurisprudentielle (1°) dont l'issue actuelle soulève certaines réticences (2°).

1°) Depuis plusieurs décennies, la question a été posée, en doctrine et en jurisprudence, de savoir si l'imprévisibilité est une condition nécessaire à la force majeure et si elle est entièrement autonome par rapport à l'irrésistibilité <sup>12</sup>.

Traditionnellement, ces deux conditions ont été présentées comme cumulativement exigées et comme indépendantes l'une de l'autre. Pourtant, dès les années 1960, certains auteurs ont soutenu qu'une cause étrangère dont le caractère « irrésistible » est établi, devrait être considérée comme totalement exonératoire, même si elle était prévisible, l'imprévisibilité étant réduite au rôle de simple indice de l'insurmontabilité <sup>13</sup>.

Cette opinion a d'ailleurs eu un écho en jurisprudence, certaines décisions ayant admis la force majeure alors que l'événement était prévisible <sup>14</sup>. On constate cependant que, dans ces espèces, cet événement était à la fois irrésistible et inévitable au sens où, même prévu, il n'aurait pu être empêché ni ses conséquences éludées (glissement de terrain, fait du prince, phénomène naturel d'une violence exceptionnelle, agression...). Dans ces hypothèses, la Cour de cassation a subordonné l'exonération à la condition que toutes les précautions que commandait la prévision de l'événement aient été prises pour en éviter les effets dommageables. La première chambre civile a élaboré une formule qu'a reprise ensuite la chambre commerciale, selon laquelle « *l'irrésistibilité de l'événement est, à elle seule, constitutive de la force majeure lorsque sa prévision ne saurait permettre d'en empêcher les effets, sous réserve qu'aient été prises toutes les mesures nécessaires pour éviter la réalisation de l'événement* » <sup>15</sup>.

Ce motif n'éliminait nullement la condition d'imprévisibilité. Il ne faisait qu'en limiter l'incidence, en se contentant de l'irrésistibilité, dans les cas - à vrai dire exceptionnels - où il

est prouvé qu'il a été impossible, en dépit de toutes les précautions destinées à éviter les risques prévisibles, d'en empêcher les effets dommageables. Il avait, par conséquent, pour principal effet de souligner le lien qui existe entre les deux caractères de la force majeure.

En revanche, par la suite, la première chambre civile est allée plus loin dans une affaire qui a donné lieu à un arrêt du 6 novembre 2002<sup>(16)</sup>. Une société organisatrice d'un voyage avait promis à ses clients la présence d'une égyptologue très réputée qui finalement n'avait pu accompagner le voyage car elle était tombée malade. Le voyage fut donc annulé et l'une des personnes inscrites réclama le paiement de la pénalité prévue en cas d'annulation et des dommages et intérêts. La société voyageuse opposa la force majeure, mais les juges du fond estimèrent que « *la maladie d'une personne âgée n'est pas imprévisible* » et ne constitue donc pas un événement de force majeure. Or, la première chambre civile censura cette décision au motif qu'« en statuant ainsi alors que *la seule irrésistibilité de l'événement caractérise la force majeure* », le tribunal avait violé l'article 1148 du code civil.

Ce dernier arrêt écartait donc nettement l'imprévisibilité en tant que condition nécessaire à la force majeure et distincte de l'irrésistibilité. Mais, la deuxième chambre civile ayant aussitôt marqué son désaccord sur ce point<sup>(17)</sup>, on put croire que l'imprévisibilité, écartée pour l'appréciation de la force majeure en matière contractuelle, était maintenue dans le domaine de la responsabilité délictuelle.

C'est dans ce contexte que l'assemblée plénière de la Cour de cassation fut saisie de deux affaires dont l'une concernait le manquement à l'obligation de livrer une machine industrielle, mettant en jeu les principes de la responsabilité contractuelle, et l'autre un accident de quai soumis au régime de la responsabilité délictuelle (art. 1384, al. 1<sup>er</sup>, c. civ.). Or, les deux arrêts datés du 14 avril 2006 se contentèrent d'approuver les cours d'appel d'avoir admis la force majeure après avoir constaté que l'événement invoqué à ce titre avait présenté pour le défendeur les caractères d'imprévisibilité et d'irrésistibilité<sup>(18)</sup>. Dans la première affaire, l'assemblée plénière a jugé qu'il n'y ait pas lieu de condamner à des dommages et intérêts le débiteur qui avait été empêché d'exécuter par la maladie dès lors que cet événement présentait un caractère imprévisible lors de la conclusion du contrat et irrésistible dans son exécution. Dans la deuxième espèce, elle a affirmé que « *si la faute de la victime n'exonère totalement le gardien qu'à la condition de présenter les caractères d'un événement de force majeure, cette exigence est satisfaite lorsque cette faute présente, lors de l'accident, un caractère imprévisible et irrésistible* ».

Les deux arrêts n'affirmaient pas explicitement la nécessité de la condition d'imprévisibilité et son autonomie par rapport à l'irrésistibilité car, dans les deux cas, la cour d'appel avait admis - et la Cour de cassation l'en a approuvé - que l'événement invoqué était *à la fois imprévisible et irrésistible*, ce qui ne permettait pas, en principe, de préjuger de la solution qui aurait été donnée dans l'hypothèse - seule pertinente au regard du problème posé - où l'irrésistibilité aurait été constatée, mais non l'imprévisibilité. Cependant, les précisions apportées tant par le communiqué publié sur le site internet de la Cour de cassation que dans le rapport annuel pour l'année 2006<sup>(19)</sup> ont clarifié cette position en indiquant que la Cour entendait revenir à l'exigence de l'imprévisibilité conçue comme autonome par rapport à l'irrésistibilité, le cumul des deux conditions étant nécessaire pour établir la force majeure.

Ces solutions ont d'ailleurs été entérinées depuis 2006 par toutes les formations de la Cour de cassation<sup>(20)</sup> et on peut penser que, dans l'affaire qui a donné lieu à l'arrêt ici commenté, le renvoi en chambre mixte était précisément destiné à mettre fin à toute hésitation sur ce point.

Cet arrêt du 28 novembre 2008 est d'ailleurs exactement dans la même ligne que les décisions de l'assemblée plénière, même si, pris à la lettre, il est aussi ambigu que l'étaient ceux-ci. En effet, il approuve les juges du fond d'avoir écarté la force majeure au motif qu'ils avaient à bon droit constaté que la faute de la victime n'était *ni imprévisible, ni irrésistible*. Or, pour caractériser la nécessité de l'imprévisibilité et son autonomie par rapport à l'irrésistibilité, il aurait fallu que le rejet soit motivé par la constatation qu'en dépit de son caractère « irrésistible », la faute de la victime était prévisible.

Quoi qu'il en soit, l'exigence de l'imprévisibilité et son autonomie par rapport à l'irrésistibilité paraissent aujourd'hui des solutions bien acquises en jurisprudence, ce qui amène à s'interroger sur leur bien-fondé.

2°) Lorsqu'on examine les affaires soumises aux tribunaux, on constate aisément que la soi-disant autonomie de l'imprévisibilité par rapport à l'irrésistibilité est souvent un leurre, en particulier lorsque la cause étrangère est une faute de la victime.

C'était le cas dans l'espèce qui a donné lieu à l'arrêt du 28 novembre 2008. En effet, en l'occurrence, ce qui a été, de toute évidence, décisif, c'est l'absence de système de verrouillage empêchant l'ouverture des portes lorsque le train était en marche et accessoirement le blocage des portes de communication entre les wagons faisant obstacle à la présence d'agents de contrôle à même d'intervenir en cas d'accident. Ces circonstances rendaient évidemment l'accident possible. Elles établissaient l'absence d'irrésistibilité. Quant à la prévisibilité du comportement imprudent des passagers, en particulier des enfants, elle n'aurait eu aucune importance si l'ouverture avait été impossible. Les deux conditions, officiellement distinguées, sont donc ici étroitement liées.

Mais, surtout, ce qui mérite d'être souligné, c'est que l'attribution à l'imprévisibilité d'une autonomie totale par rapport à l'irrésistibilité conduirait, si elle était toujours imposée, à une responsabilité excessivement lourde. En effet, s'il est logique d'exiger en principe l'imprévisibilité pour caractériser la force majeure, c'est parce que, très généralement, lorsque le risque est prévisible, il est possible, soit en modifiant le moment de l'exécution, soit en prenant certaines précautions, d'éviter le dommage ou l'inexécution du contrat. Mais, lorsque ces précautions sont, de toutes façons, vouées à l'échec, exiger l'imprévisibilité n'a plus aucune pertinence au regard de la notion de force majeure. C'est pourquoi la position adoptée par la première chambre civile dans les arrêts précités par lesquels elle a affirmé que « *l'irrésistibilité de l'événement est, à elle seule, constitutive de la force majeure lorsque sa prévision ne saurait permettre d'en empêcher les effets, sous réserve qu'aient été prises toutes les précautions requises pour éviter la réalisation de l'événement dommageable* » était, à notre avis, parfaitement justifiée, au moins pour le cas fortuit et la faute du tiers<sup>(21)</sup>. Il est dommage que la première chambre civile, par son arrêt du 6 novembre, soit allée plus loin en paraissant écarter complètement la condition d'imprévisibilité qui joue - et doit continuer à jouer - un rôle essentiel dès que la prévision du risque permet la prise de précautions efficaces, hypothèse de beaucoup la plus fréquente dans la pratique. Cet arrêt de 2002 a en effet provoqué la réaction de l'assemblée plénière qui a anéanti les efforts tentés auparavant afin d'explicitier les liens entre les deux caractères de la force majeure.

Nous souhaitons donc, pour notre part, que la Cour de cassation revienne à la position adoptée par la première chambre civile avant 2002 ou que le législateur adopte une définition de la force majeure qui entérinerait cette position<sup>(22)</sup>.

Une telle définition ne réglerait cependant pas tous les problèmes, loin de là ! En effet, ce qui est le plus frappant pour qui observe aujourd'hui la jurisprudence, c'est que les caractères de la force majeure sont interprétés par les juges de façon très différente selon les applications qui sont faites de cette notion<sup>(23)</sup>, ce qui donne parfois une impression d'incohérence<sup>(24)</sup>. Il nous paraît donc nécessaire de soumettre à examen les raisons de ces divergences afin de ne conserver que celles qui sont réellement justifiées et de renforcer, dans cette perspective, le contrôle de qualification de la Cour de cassation sur les notions d'imprévisibilité et d'irrésistibilité<sup>(25)</sup>.

**Mots clés :**

RESPONSABILITE CIVILE \* Responsabilité contractuelle \* Transport ferroviaire \* Obligation de sécurité de résultat \* Etendue \* Exonération  
CONTRAT DE TRANSPORT \* Responsabilité \* Obligation de sécurité de résultat \* Exonération \* Faute de la victime \* Force majeure

- (1) Civ. 1<sup>re</sup>, 13 mars 2008, F. Rome, D. 2008. Edito 905 ; Jur. 1582, note G. Viney, Chron. C. cass. 2363 obs. P. Chauvin et C. Creton, et Pan. 2899, obs. P. Brun ; RTD civ. 2008. 312, obs. P. Jourdain ; RTD com. 2008. 843, obs. B. Bouloc ; JCP 2008. II. 10085, note P. Grosser ; RCA 2008, Etude n° 6, obs. S. Hocquet-Berg ; LPA 6 nov. 2008, note C. Quezel-Ambrunaz.
- (2) V. H. Groutel, La force majeure introuvable, RCA 2003, Repères n° 4 ; S. Hocquet-Berg, Gardien, cherche force majeure... désespérément, RCA 2003, Chron. n° 12 ; F. Rome, SNCF, rien n'est imprévisible ni irrésistible, D. 2007 Edito 1129.
- (3) V. G. Viney et P. Jourdain, *Les conditions de la responsabilité, Traité de droit civil*, sous la dir. de J. Ghestin, 3<sup>e</sup> éd., LGDJ, n° 400.
- (4) Civ. 2<sup>e</sup>, 17 déc. 1963, D. 1964. Jur. 569, note A. Tunc ; JCP 1965. II. 14075, note N. Dejean de la Batie.
- (5) V. not. Civ. 2<sup>e</sup>, 8 déc. 1965, Gaz. Pal. 1965. 1. 149 ; 11 mai 1970, JCP 1971. II. 16590 ; 3 juill. 1968, Bull. civ. II, n° 196 ; 1<sup>er</sup> févr. 1973, JCP 1974. II. 17810, note N. Dejean de la Batie.
- (6) V. les réf. citées *in Les conditions de la responsabilité*, préc. n° 400, p. 282, note 126.
- (7) *La responsabilité de la victime*, thèse Bordeaux, 1977, p. 551 s.
- (8) Avis de l'avocat général Domingo, n° 8, qui cite notamment un arrêt inédit de la 2<sup>e</sup> chambre civile du 15 mars 2001 (n° 99-17.141). Cet arrêt paraît en effet revenir sur la solution admise antérieurement.
- (9) Arrêt préc. 13 mars 2008.
- (10) Bull. civ. ass. plén. n° 6 ; D. 2006. Jur. 1577, note P. Jourdain, Pan. 1929, obs. P. Brun et P. Jourdain, et Chron. 1566 de D. Noguéro ; RTD civ. 2006. 775, obs. P. Jourdain.
- (11) Art. 3, dernier al.
- (12) V. P.-H. Antonmattei, *Contribution à l'étude de la force majeure*, LGDJ, 1995, n° 86 ; Ouragan sur la force majeure, JCP 1996. I. 3907 ; G. Viney et P. Jourdain, *Les conditions de la responsabilité*, préc., n° 395 et 396 et les très nombreuses réf. citées.
- (13) A. Tunc, D. 1963. Jur. 674 ; G. Durry, RTD civ. 1966. 823, 1968. 733, 1971. 863 et 1974. 161 ; N. Dejean de la Batie, JCP 1982. II. 19814.
- (14) V. les arrêts cités *in* G. Viney et P. Jourdain, *op. cit.* n° 396, note 81.
- (15) Civ. 1<sup>re</sup>, 7 mars 1966, Bull. civ. I, n° 166 ; JCP 1966. II. 14878, note J. Mazeaud ; Gaz. Pal. 1966. I. 409 ; RTD civ. 1966. 823, obs. G. Durry ; 9 mars 1994, Bull. civ. I, n° 91 ; D. 1994. IR. 108 ; RTD civ. 1994. 871, obs. P. Jourdain ; RTD com. 1994. 776, obs. B. Bouloc ; RCA 1994, Comm. n° 216 ; JCP 1994. I. 3773, n° 6, obs. G. Viney ; Com. 1<sup>er</sup> oct. 1997, Bull. civ. IV, n° 240 ; D. 1998. Somm. 199, obs. P. Delebecque, et Somm. 318, obs. B. Mercadal ; RTD civ. 1998. 121, obs. P. Jourdain, et 368, obs. J. Mestre ; 2 juin 2004, Bull. civ. IV, n° 115 ; RTD com. 2004. 640, obs. P. Delebecque, 2005. 163, obs. B. Bouloc, et 641, obs. P. Delebecque.
- (16) Bull. civ. I, n° 258 ; RTD civ. 2003. 301, obs. P. Jourdain ; JCP 2003. I. 152, n° 32, obs. G. Viney.

(17) Civ. 2<sup>e</sup>, 28 nov. et 12 déc. 2002, RCA 2003, Comm. n° 94 ; JCP 2003. I. 152, n° 33, obs. G. Viney ; 23 janv. 2003, D. 2003. Jur. 2465, note V. Depadt-Sebag ; RTD civ. 2003. 301, obs. P. Jourdain ; RTD com. 2003. 561, obs. B. Bouloc ; 23 sept. 2004, Bull. civ. II, n° 432 ; RDI 2005. 259, obs. F. G. Trébulle.

(18) Bull. crim. n° 5 et 6 ; D. 2006. Jur. 1577, note P. Jourdain, Pan. 1929, obs. P. Brun et P. Jourdain, Pan. 2638, obs. S. Amrani Mekki et B. Fauvarque-Cosson, et Chron. 1566, de D. Noguéro ; RTD civ. 2006. 775, obs. P. Jourdain ; RTD com. 2006. 904, obs. B. Bouloc ; JCP 2006. II. 10087, note P. Grosser ; L. Bloch, Force majeure : le calme après l'ouragan ?, RCA 2006, Etude n° 8 ; L. Leveneur obs. C.C. ?? 2006, Comm. n° 152 ; E. Savaux, Defrenois 2006. 1216 ; P. Brun, D. 2006. Pan. 1934 ; P. Jourdain D. 2006. Jur. 1581 ; G. Viney, RDC 2006. 1209.

(19) *Rapport annuel de la Cour de cassation*, 2006, Doc. fr.

(20) V. les arrêts cités par P. Grosser, JCP 2008. II. 10198.

(21) En revanche, cette formulation ne paraît guère adaptée au cas de la faute de la victime.

(22) L'art. 1349, dernier al., de l'avant-projet de réforme du droit des obligations dispose, par exemple, « *La force majeure consiste en un événement irrésistible que l'agent ne pouvait prévoir ou dont on ne pouvait éviter les effets par des mesures appropriées* ».

(23) V., en particulier, la note préc. de P. Grosser, JCP 2008. II. 10198, *in fine*.

(24) V. obs. G. Viney, Dr. soc. 1983. 627.

(25) V. obs. G. Viney, RDC 2006. 1214.