

Agression dans un train : la force majeure à nouveau admise au profit de la SNCF (Civ. 1<sup>re</sup>, 23 juin 2011, n° 10-15.811, D. 2011. 1817, obs. I. Gallmeister  ; *ibid.* 1745, édito. F. Rome  ; *ibid.* 2891, obs. P. Delebecque, J.-D. Bretzner et I. Gelbard-Le Dauphin , Gaz. Pal. 5-6 oct. 2011, obs. M. Mekki ; RCA 2011. comm. 314, obs. H. Groutel)

Patrice Jourdain, Professeur à l'Ecole de droit de la Sorbonne, Université Paris I, Panthéon-Sorbonne

Une fois n'est pas coutume, la SNCF parvient à s'exonérer en invoquant la force majeure. Même si les circonstances de l'espèce se prêtaient particulièrement bien à la réception de ce concept, l'arrêt n'en est pas moins révélateur d'une brèche dans la rigueur légendaire de la Cour de cassation à l'égard de la SNCF.

Le passager d'un train ayant été mortellement blessé de plusieurs coups de couteau par un individu, sa mère sollicita de l'auteur et de la SNCF la réparation de son préjudice moral. Une cour d'appel a débouté celle-ci de sa demande dirigée contre la SNCF. Après avoir rappelé que le transporteur ferroviaire est tenu dans l'exécution du contrat de transport d'une obligation de résultat de conduire le voyageur sain et sauf à destination, les juges du fond ont admis que la défenderesse pouvait s'en exonérer par la preuve d'une cause étrangère présentant les caractères de la force majeure dès lors qu'en l'espèce l'agression de la victime était à la fois imprévisible et irrésistible. Le pourvoi contestait naturellement l'un et l'autre de ces caractères. Il plaidait en substance que les agressions dans les trains sont prévisibles et que la SNCF n'avait pas pris les mesures exceptionnelles de précaution que justifiait la circonstance que le drame s'est produit sur le parcours ferroviaire vers une ville où devait se dérouler un match de la coupe du monde de football de 1998, observant au surplus que l'agresseur, un Anglais monté dans le train sans titre de transport, n'avait pas été contrôlé.

La Cour de cassation rejette le pourvoi en s'appuyant sur la motivation très soignée et fort développée de la cour d'appel, qu'elle a ainsi résumée : « après avoir constaté que M. Y s'était soudainement approché d'Eric X et l'avait poignardé sans avoir fait précéder son geste de la moindre parole ou de la manifestation d'une agitation anormale, la cour d'appel a estimé qu'un tel geste, en raison de son caractère irrationnel, n'eût pu être empêché ni par un contrôle à bord du train des titres de transport, faute pour les contrôleurs d'être investis du pouvoir d'exclure du train un voyageur dépourvu de titre de transport, ni par la présence permanente d'un contrôleur dans la voiture, non plus que par une quelconque autre mesure à bord du train ; qu'elle en a déduit à bon droit que l'agression commise par M. Y présentait pour la SNCF un caractère imprévisible et irrésistible ».

Ce n'est certes pas la première fois que la Cour de cassation accueille le moyen de défense de la SNCF (ou de la RATP) tiré de la force majeure (Civ. 2<sup>e</sup>, 14 janv. 1987, Gaz. Pal. 1987. 1. pan. 83 - Cass., ass. plén., 14 avr. 2006, n° 04-18.902, D. 2006. 1577, obs. I. Gallmeister , note P. Jourdain  ; *ibid.* 1566, chron. D. Noguéro  ; *ibid.* 1929, obs. P. Brun et P. Jourdain  ; RTD civ. 2006. 775, obs. P. Jourdain  - *adde*, niant la faute du transporteur, Cass., req., 1<sup>er</sup> août 1929, DP 1930. 1. 25, note L. Josserand - Civ. 1<sup>re</sup>, 23 janv. 1979, Bull. civ. I, n° 31). Si la jurisprudence s'est toujours montrée exigeante à l'égard de ce transporteur, elle retenait cependant volontiers la force majeure en cas d'agression dans les trains (Civ. 1<sup>re</sup>, 3 juill. 1974, Bull. civ. I, n° 115 ; JCP 1975. II. 17919 ; RTD. civ. 1975. 725, obs. G. Durry - *adde*, Cass., req., 1<sup>er</sup> août 1929, préc.). Pourtant, la doctrine n'a pas manqué de relever que, depuis quelques temps, sa sévérité s'est accrue, craignant que l'exonération

par la force majeure ne devienne purement théorique (H. Groutel, RCA 2003. Repère 4, qui qualifie la force majeure d'« introuvable »), y compris lorsque la SNCF se prévaut d'une agression dans un train (V. refusant de retenir la force majeure, Civ. 1<sup>re</sup>, 12 déc. 2000, n° 98-20.635, D. 2001. 1650, et les obs. , note C. Paulin  ; *ibid.* 2230, obs. P. Jourdain  ; RTD com. 2001. 505, obs. B. Bouloc  ; Bull. civ. I, n° 323 ; RCA 2001. chron. 6, par H. Groutel ; CCC 2001. comm. 53, obs. L. Leveneur - Civ. 1<sup>re</sup>, 3 juill. 2002, n° 99-20.217, D. 2002. 2631, et les obs. , note J.-P. Gridel  ; RTD civ. 2002. 821, obs. P. Jourdain  - Civ. 1<sup>re</sup>, 21 nov. 2006, n° 05-10.783, D. 2007. 15, obs. I. Gallmeister  ; RTD civ. 2007. 574, obs. P. Jourdain  ; RTD com. 2007. 441, obs. B. Bouloc ). Le présent arrêt prouve le contraire et c'est heureux. Conformément aux caractères que la Cour de cassation attribue classiquement à la force majeure, les juges se sont interrogés sur l'imprévisibilité et l'irrésistibilité de l'événement invoqué. Examinons successivement ces deux caractères.

Concernant l'*imprévisibilité*, les juges du fond avaient relevé les circonstances propres à la caractériser. Ils avaient relevé par divers indices et témoignages émanant d'autres passagers le caractère irrationnel et soudain du geste de l'agresseur, concluant qu'aucun élément ne permettait aux agents de la SNCF d'envisager que ce passager du train était susceptible d'attenter à la sécurité d'un autre voyageur sous l'emprise subite d'un trouble comportemental. D'ailleurs, appréciée, en matière contractuelle, au moment de la formation du contrat et appliquée non à l'événement générique (les agressions) mais à l'événement singulier qui a causé le dommage (l'agression de la victime), l'imprévisibilité de l'événement ne faisait aucun doute : au moment où la victime a acquis son titre de transport il était impossible de prévoir le geste de l'agresseur et la cour d'appel a même reconnu que la probabilité générale d'un tel événement était infime.

On observera au passage que les juges du fond se sont placés sur le terrain contractuel sans que la Cour de cassation ne remette en cause cette analyse. C'est pourtant la mère de la victime qui demandait réparation d'un préjudice moral qui lui était propre. Elle agissait donc en tant que victime par ricochet, tiers au contrat de transport, ce qui aurait dû conduire à examiner sa demande sur le terrain délictuel. Mais peut-être a-t-on considéré que la demanderesse se prévalait de la stipulation pour autrui tacite que la jurisprudence reconnaît exceptionnellement aux ayants droit des voyageurs et qui autorise une option en faveur de la responsabilité contractuelle (depuis Civ. 6 déc. 1932, DP 1933. 177, note L. Josserand), laquelle option se maintiendrait aujourd'hui en dépit d'un arrêt qui avait parfois été interprété en comme y mettant un terme (Civ. 1<sup>re</sup>, 28 oct. 2003, n° 00-18.794, D. 2004. 233, et les obs. , note P. Delebecque  ; Rev. crit. DIP 2004. 83, note D. Bureau  ; RTD civ. 2004. 96, obs. P. Jourdain ). A moins que la Cour de cassation ait jugé bon de ne pas soulever le moyen tiré du principe du non-cumul des responsabilités ; d'autant que l'accueil de la force majeure ne dépendait pas de la qualification de la responsabilité. L'imprévisibilité est en effet requise en matière délictuelle comme en matière contractuelle et son absence fait échec à l'exonération de la SNCF de la même manière lorsque sa responsabilité est recherchée sur le fondement de l'article 1384, alinéa 1<sup>er</sup>, du code civil (Civ. 2<sup>e</sup>, 15 mars 2001, n° 99-11.033, D. 2001. 1145, et les obs.  ; RTD civ. 2001. 374, obs. P. Jourdain  ; RTD com. 2001. 757, obs. B. Bouloc  - Civ. 2<sup>e</sup>, 5 avr. 2007, RCA 2007. comm. 178, obs. H. Groutel - Civ. 2<sup>e</sup>, 10 nov. 2009, RCA 2010. comm. 5).

Quant à l'*irrésistibilité*, c'est encore à juste titre qu'elle a été retenue. Il est indéniable que le transporteur peut difficilement résister à l'agression au couteau d'un voyageur. Même si un contrôleur s'était trouvé à côté de l'agresseur au moment où il a agi, il n'aurait vraisemblablement rien pu faire pour empêcher le coup porté, quel que soit son courage et sa bravoure. La cour d'appel avait ainsi noté que la présence permanente d'un contrôleur dans la voiture n'eût eu aucun effet dissuasif sur l'auteur, et qu'il n'aurait pas eu le temps ou le moyen de s'opposer physiquement à l'agression eu égard à la promptitude et la violence de celle-ci.

Mais les juges ne se sont pas contentés de constater l'irrésistibilité de l'agression au moment où elle s'est produite. A juste titre, ils se sont attachés à relever que, dans le temps qui l'a précédée, rien dans l'attitude de l'agresseur ne laissait prévoir son geste et que le contrôleur

n'avait pas été en mesure de déceler l'existence d'un risque lors de son premier passage dans la voiture, de sorte qu'il ne pouvait envisager un moyen de nature à en prévenir la survenance ou à en conjurer les effets. Par ailleurs, il est affirmé, avec l'aval de la Cour de cassation, que le fait dommageable n'eût pu être empêché par un contrôle à bord du train des titres de transport ni par aucune autre mesure. Ainsi, au delà de l'irrésistibilité de l'événement apprécié au moment où il se produit, c'est l'impossibilité de l'éviter par les mesures de prévention que sa prévision eût commandées qui est exigée et relevée en l'espèce. Dès lors que l'événement, imprévisible au jour de la conclusion du contrat, devient prévisible en cours d'exécution, il appartient en effet au transporteur de prendre de telles mesures destinées à éviter sa survenance. C'est ce que la Cour de cassation veut sans doute exprimer lorsqu'elle énonce dans ses arrêts que l'événement de force majeure doit être imprévisible lors de conclusion du contrat et *irrésistible dans son exécution* (Cass., ass. plén., 14 avr. 2006, n° 02-11.168, D. 2006. 1577, obs. I. Gallmeister  , note P. Jourdain  ; *ibid.* 1566, chron. D. Noguéro  ; *ibid.* 1929, obs. P. Brun et P. Jourdain  ; *ibid.* 2638, obs. S. Amrani Mekki et B. Fauvarque-Cosson  ; RTD civ. 2006. 775, obs. P. Jourdain  ; RTD com. 2006. 904, obs. B. Bouloc  - Civ. 1<sup>re</sup>, 30 oct. 2008, n° 07-17.134, D. 2008. 2935, obs. I. Gallmeister  ; *ibid.* 2010. 49, obs. P. Brun et O. Gout  ; RTD civ. 2009. 126, obs. P. Jourdain  - Civ. 1<sup>re</sup>, 5 nov. 2009, RCA 2009. comm. 358 - Civ. 1<sup>re</sup>, 19 nov. 2009, RCA 2010. comm. 19). L'irrésistibilité doit donc couvrir la période d'exécution du contrat et être comprise en ce sens qu'aucune mesure propre à éviter l'événement ou ses effets dommageables ne doit avoir pu être prise. Dans la présente affaire, la cour d'appel ne s'est d'ailleurs pas exprimée autrement lorsqu'elle a énoncé que « présente le caractère d'irrésistibilité, l'événement insurmontable dont on pouvait éviter les effets par des mesures appropriées ».

Au regard des circonstances de la cause, l'inévitabilité de l'agression était caractérisée, mieux sans doute que dans certaines espèces où la Cour de cassation n'a pas retenu la force majeure (Civ. 1<sup>re</sup>, 12 déc. 2000, préc., où l'agresseur était en état d'ébriété ; Civ. 1<sup>re</sup>, 21 nov. 2006, préc. : des précautions pouvaient être prises pour empêcher l'accès de l'agresseur à la couchette de la victime). Il nous semble néanmoins que l'arrêt du 23 juin 2011 marque une évolution en faveur d'une admission de la force majeure en cas d'agression dans les trains (comp. Civ. 1<sup>re</sup>, 3 juill. 2002, préc., où la force majeure est écartée pour des motifs opposés à ceux de l'arrêt).

**Mots clés :**

CONTRAT ET OBLIGATIONS \* Responsabilité contractuelle \* Force majeure \* Agression \* SNCF