

Fondement délictuel de l'action en responsabilité du transporteur ferroviaire et inefficacité de la force majeure

Guillemette Wester

Étudiante en master 2 droit privé fondamental

05-02-2015

La manière d'engager la responsabilité de la SNCF devient presque un « art subtil », tant les circonstances factuelles modifient drastiquement le fondement de l'action intentée par la victime (Ph. Brun, O. Gout, « Responsabilité civile, novembre 2011-octobre 2012 », *D.* 2013 p. 40). Cet arrêt de la cour d'appel de Lyon du 25 novembre 2014 en est une nouvelle illustration.

En l'espèce, le passager, une fois descendu du train, s'aperçoit qu'il a oublié un bagage à bord. Les portes du wagon sont d'ores et déjà closes et le train s'apprête à redémarrer. Il tente malgré tout de forcer l'ouverture et trébuche violemment du marchepied. La blessure est telle qu'il doit être amputé de la jambe gauche.

La cour d'appel de Lyon énonce que l'action de la victime relève de la responsabilité délictuelle (I), et rejette, sans surprise, la défense de la SNCF fondée sur la force majeure (II).

I/ Le fondement délictuel de l'action en responsabilité

La période d'engagement de la responsabilité contractuelle du transporteur ferroviaire a déjà été précisée par la Cour de cassation : elle s'étend du moment où le passager commence à monter dans le train jusqu'à sa descente définitive (Cass. civ. 1^{re}, 7 mars 1989, n° 87-11.493, *RTD Civ.* 1989. 549). La SNCF est alors débitrice d'une obligation de sécurité de résultat (article 1147 du Code civil). En dehors de cet intervalle, la victime doit tenter son action sur le fondement de la responsabilité délictuelle.

Le demandeur, pour se fonder sur la responsabilité contractuelle, fait remarquer que sa valise est restée dans le compartiment : le contrat de transport est selon lui toujours en cours d'exécution, puisque tous les bagages ne sont pas débarqués. Les juges refusent le fondement de l'action sur le terrain de la responsabilité contractuelle. En effet, ils estiment que la simple tentative de remonter dans le train n'a pas pu faire naître un nouveau contrat puisque le passager n'était pas titulaire d'un titre de transport au moment de l'accident. La victime doit donc agir sur le terrain de la responsabilité délictuelle du fait des choses, sur le fondement de l'article 1384 alinéa 1 du Code civil.

Le choix de la cour d'appel de fonder l'action de la victime sur la responsabilité délictuelle est en réalité tout aussi adéquat pour assurer son indemnisation. Sur le fondement de la responsabilité contractuelle, la victime bénéficie d'une obligation de sécurité de résultat, évidemment très favorable

Bacaly n° 6 - Juillet-Décembre 2014

puisque la SNCF ne peut se dégager de son obligation que par la démonstration d'un cas de force majeure (Cass. mixte, 28 nov. 2008, n° 06-12.307, *RTD Civ.* 2008 p. 312 note P. Jourdain). Pour autant sur le terrain de la responsabilité délictuelle, la victime se voit appliquer une responsabilité sans faute, tout aussi favorable à la réparation de son préjudice, puisqu'elle n'aura pas à démontrer une quelconque faute du transporteur.

II/ L'inefficacité de la force majeure en matière de responsabilité du fait des choses

La SNCF tente de s'exonérer de sa responsabilité en invoquant la faute de la victime, qui a tenté de forcer l'ouverture de la porte. Cette faute est, selon elle, constitutive d'un cas de force majeure.

La cour d'appel reconnaît la faute du passager, mais refuse tout de même la qualification de force majeure. D'une part, cette faute n'est pas irrésistible, puisque la SNCF est en mesure de mettre en place une protection plus importante pour dissuader les passagers de forcer l'ouverture du train. D'autre part, elle n'est pas non plus imprévisible, la cour d'appel soulignant que ce type de comportement est même fréquent. Cette solution a déjà été affirmée par la Cour de cassation dans une espèce présentant des faits similaires, dans un arrêt non publié au bulletin (Cass. civ. 2^e, 21 déc. 2006, n° 06-10.976, *RCA* 2007, comm. 46). Ce choix de ne pas retenir la force majeure n'étonnera guère, étant donné que les juges réduisent son jeu à des hypothèses extrêmement marginales. Par exemple, la Cour de cassation a considéré comme prévisible le comportement d'un piéton qui traverse un passage à niveau alors que tous les signaux sonores et visuels indiquent que l'arrivée du train est imminente (Cass. civ. 2^e, 23 janv. 2003, n° 00-14.980, *RTD Civ* 2004 p. 471).

Plus étonnant, la cour d'appel semble étendre une solution adoptée en matière contractuelle à l'action en responsabilité délictuelle. En effet, la Cour de cassation a affirmé, en matière contractuelle, que le transporteur ne peut se prévaloir de la faute de la victime pour s'exonérer de sa responsabilité, sauf si cette faute répond aux critères de la force majeure (Cass. mixte, 28 nov. 2008, précité). La cour d'appel étend cette solution à l'espèce, et donc en matière délictuelle. Une telle extension est la bienvenue et semble inédite, la Cour de cassation l'ayant seulement admis dans des arrêts non publiés (par exemple : Cass. civ. 2^e, 27 mars 2014, n° 13-13.790). Une application de cette solution à la matière délictuelle est pourtant réclamée par certains auteurs, de manière à assurer une protection et une réparation équivalente à la victime d'un dommage corporel, qu'elle soit contractante ou non-contractante (P. Jourdain, commentaire de l'arrêt précité).

Arrêt commenté :

CA Lyon, 1^{re} chambre civile B, 25 novembre 2014, n° 13/02717