

Revirement de jurisprudence sur le caractère exonératoire de la faute de la victime d'un accident de chemin de fer

Philippe DELEBECQUE ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Professeur, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, France.

Email : Ph.delebecque@wanadoo.fr

Résumé :

En application des dispositions du règlement CE n° 1371/2007 du 23 octobre 2007, sur les droits et obligations des transporteurs ferroviaires, le transporteur peut s'exonérer, en tout ou partie, de sa responsabilité envers le voyageur lorsque l'accident est dû à la faute de celui-ci, sans préjudice de l'application du droit national en ce qu'il accorde une indemnisation plus favorable des chefs de préjudice subis par la victime.

Ce revirement de jurisprudence qui intéresse tous les usagers des chemins de fer, s'explique avant tout par le souci de respecter scrupuleusement la réglementation européenne à laquelle les législations nationales ne peuvent déroger sur les questions de responsabilité, fût-ce en faveur des victimes.

Mots clés :

Transports ferroviaire, responsabilité, transporteur.

Date de soumission : 03/08/2020, Date d'acceptation : 12/08/2020, Date de publication : 31/08/2020

Pour citer l'article :

Philippe DELEBECQUE, "Revirement de jurisprudence sur le caractère exonératoire de la faute de la victime d'un accident de chemin de fer", RARJ, Vol 11, n°02 (Numéro Spécial), 2020, pp. 711-718.

Disponible sur : <https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/72>

L'auteur correspondant : Noureddine BERRI, berri_ndz@yahoo.fr

تراجع الاجتهاد القضائي عن الطابع المعفي للمسؤولية لخطأ الضحية في حوادث السكة الحديدية

الملخص:

بموجب أحكام لائحة المفوضية الأوروبية رقم 1371/2007 المؤرخة 23 أكتوبر 2007، المتضمنة حقوق والتزامات ناقلي السكك الحديدية، يمكن إعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه الراكب عند وقوع حادث تسبب فيه هذا الأخير، دون المساس بتطبيق القانون الوطني من حيث أنه يمنح تعويضاً أكثر ملاءمة للضرر الذي لحق بالضحية.

يمكن تفسير هذا التراجع عن الاجتهاد القضائي، والذي يخص جميع مستخدمي السكك الحديدية، قبل كل شيء من خلال الاهتمام بالاحترام الدقيق للأنظمة الأوروبية التي لا يمكن للقوانين الوطنية أن تنتقص منها بشأن مسائل المسؤولية، حتى لصالح الضحايا.

الكلمات المفتاحية:

النقل بالسكك الحديدية، الناقل، المسؤولية.

Reversal of jurisprudence on the exonerating nature of the victim's fault of a railway accident

Abstract :

Pursuant to the provisions of EC Regulation No. 1371/2007 of 23 October 2007, on the rights and obligations of rail carriers, the carrier may be wholly or partially exempt from his liability towards the passenger when the accident is due at the fault of the latter, without prejudice to the application of national law in that it grants more favorable compensation for the heads of damage suffered by the victim.

This reversal of case law, which concerns all railway users, can be explained above all by the concern to scrupulously respect European regulations from which national laws cannot derogate on questions of liability, even in favor of the victims.

Keywords :

Rail transport, responsibility, carrier.

Introduction

Il résulte des dispositions du droit de l'Union européenne, entrées en vigueur le 3 décembre 2009 et reprises à l'article L. 2151-1 du Code des transports, que le transporteur ferroviaire peut s'exonérer de sa responsabilité envers le voyageur lorsque l'accident est dû à une faute de celui-ci, sans préjudice de l'application du droit national en ce qu'il accorde une indemnisation plus favorable des chefs de préjudices subis par la victime. Il y a lieu, en conséquence, de modifier la jurisprudence constante, rendue au visa de l'ancien article 1147 du Code civil, selon laquelle le transporteur ferroviaire, tenu envers les voyageurs d'une obligation de sécurité de résultat, ne peut s'exonérer de sa responsabilité contractuelle 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. Encourt la cassation, l'arrêt qui a fait application du seul article 1147 du Code civil, au motif que l'article 26, § 2, b), de l'annexe I, règlement CE n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, qui n'envisage comme cause d'exonération qu'une faute simple du voyageur, est de nature à limiter la responsabilité du transporteur et par suite l'indemnisation du voyageur, alors que les dispositions du règlement devaient recevoir application.

I- Sinusoïdes sur la faute de la victime : suite et fin ?

Les sinusoides jurisprudentielles que connaît depuis longtemps le transport de passagers se prolongent ! Faut-il rappeler qu'au début du siècle dernier, en l'absence de texte précis dans le Code de commerce et même dans le Code civil, le passager victime d'un accident de transport avait pu, enfin, rechercher la responsabilité contractuelle du transporteur sur le fondement de l'obligation de sécurité dont la Cour de cassation avait très justement dit qu'elle était, elle aussi, dans le champ contractuel ? On doit aussi se souvenir que très rapidement la jurisprudence s'était efforcée de dessiner les contours de cette obligation : fallait-il parler d'obligation de moyens ou d'obligation de résultat ? Pour la plupart des transports, à l'exception du transport maritime, il avait été dit que l'obligation était de résultat.

On s'était par la suite interrogé sur les causes de libération dont le transporteur pouvait se prévaloir : force majeure, fait du tiers, faute de la victime ? En d'autres termes, l'obligation de sécurité devait-elle être considérée comme de résultat pure et dure ou comme de résultat atténuée ?

La Cour de cassation avait fini par prendre assez clairement parti. Et la haute juridiction d'offrir alors au transporteur plusieurs causes de libération, totales ou partielles, dont le fait ou la faute de la victime, ce qui était conforme au demeurant au droit des transports, malgré quelques nuances tenant compte de la variété des situations¹. Puis, la jurisprudence s'est brutalement raidie avec un arrêt très remarqué de la première chambre civile² ayant

¹ V. R. Rodière, Droit des transports terrestres et aériens : éditions Sirey, 2^e éd., 1977, n° 658

² Cass. 1^{re} civ., 13 mars 2008, n° 05-12.551 : JurisData n° 2008-043122 ; Bull. civ. I, n° 76 ; JCP G 2008, II, 10085, note P. Grosser ; RDC 2008, n° RDCO2008-3-011, p. 743 obs. D. Mazeaud. V. également, Cass. ch. mixte, 28 nov. 2008, n° 06-12.307 : JurisData n° 2008-046074 ; JCP G 2009, II, 10011, note P. Grosser ; D. 2009, p. 461, note G. Viney.

observé que le transporteur, tenu d'une obligation de sécurité-résultat envers un voyageur, ne pouvait s'en exonérer partiellement. Ainsi était-ce la fin de la cause d'exonération partielle : la faute de la victime, à condition de présenter le caractère de la force majeure, ne pouvait désormais emporter qu'une exonération totale. Tout partage de responsabilité était dans ces conditions écarté. Avec l'arrêt rapporté³, on revient à de nombreuses années en arrière, ce qui ne veut pas dire que la décision soit critiquable. Au contraire. Elle n'est qu'un retour au droit commun, annoncé du reste par un arrêt également remarqué rendu en matière fluviale⁴ et par des solutions implicites⁵.

II- Clarification : la faute de la victime est pour le transporteur une cause d'exonération totale ou partielle

En tout cas, la présente espèce permet de clarifier, ne serait-ce que pour un temps, la situation. Une passagère est blessée au pouce par la porte automatique d'un wagon - bondé - d'un train assurant le trajet entre Cagnes-sur-Mer et Nice Ville. Il est établi qu'elle avait laissé malencontreusement ses mains dans l'encadrement des portes ! La cour d'appel d'Aix-en-Provence suivant fidèlement la jurisprudence de 2008 avait vu là une faute simple aucunement, en tout ou partie, exonératoire⁶. Le raisonnement était implacable : seule la force majeure exonère le transporteur. La faute simple n'a pas ce caractère. Donc, aucune exonération n'est concevable et la SNCF doit réparer intégralement les dommages dont la passagère peut faire état. La cour d'appel, de surcroît, n'avait pas manqué de prendre en considération l'ensemble des textes applicables et ainsi n'avait pas oublié de tenir compte du règlement ferroviaire CE 1371/2007 du 23 octobre 2007 et des renvois faits par ce texte à la Convention internationale sur les transports ferroviaires de passagers⁷. Ce qui l'avait conduit à dire, expressément ou implicitement, que si cet instrument règle directement ou indirectement la responsabilité des transporteurs ferroviaires et envisage la faute du passager en tant que cause de libération pour le transporteur⁸, les dispositions qu'il contient n'instituent qu'un socle minimum de protection. D'où la conclusion qu'il était parfaitement possible de renforcer, comme l'avait fait la Cour de cassation en 2008, la protection des passagers en leur accordant une indemnisation quasi systématique.

³ V. également BTL 2019, p. 708, obs. N. Balat

⁴ Cass. 1^{re} civ., 16 avr. 2015, n° 14-13.440 : JurisData n° 2015-008127 ; D. 2015, p. 1137, note D. Mazeaud : le droit à réparation de la victime en raison de la faute susceptible de lui être imputée et qui ne constitue pas un cas de force majeure doit être limité dans une proportion qu'il appartient au juge du fond d'apprécier dans l'exercice de son pouvoir d'appréciation.

⁵ Cass. 2^e civ., 3 mars 2016, n° 15-12.217 : JurisData n° 2016- 003585... la faute d'imprudence relevée à l'encontre de la victime ne présente pas les caractères de la force majeure seule de nature à exonérer totalement la SNCF de sa responsabilité, laissant entendre par là que la faute pouvait avoir un effet exonératoire partiel.

⁶ CA Aix-en-Provence, 10^e ch., 21 déc. 2017, n° 16/16014 : JurisData n° 2017- 027612

⁷ PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 1371/2007, 23 oct. 2007 : JOUE n° L 315, 3 déc. 2007.

⁸ Civ – Appendice A à la COTIF, 30 sept. 2015, art. 26

C'est cette solution qui se trouve clairement censurée en application du règlement 1371/2007, de l'article L. 2151-1 du Code des transports (prévoyant l'application dudit règlement aux compagnies opérant en France) et de l'ancien article 1147 du Code civil : le transporteur ferroviaire, est-il dit, peut s'exonérer de sa responsabilité envers le voyageur - il eût été plus opportun de parler de passager, puisque nous ne sommes malheureusement plus au temps de Philéas Fogg - lorsque l'accident est dû à une faute de celui-ci, sans préjudice de l'application du droit national en ce qu'il octroie aux intéressés « *une plus grande indemnisation pour les dommages subis* » (Règl. (CE) n° 1371/2007, art. 11) ou, comme l'indique l'arrêt « une indemnisation plus favorable des chefs de préjudice subis par la victime ».

III- Explication : le règlement ferroviaire et la distinction entre la responsabilité et l'indemnisation

La Cour de cassation, même si elle ne le dit pas expressément, malgré la rédaction résolument moderne de sa décision, retient une distinction qui nous semble parfaitement exacte. Il faudrait avant tout, s'agissant du système de responsabilité, s'en tenir aux règles fixées par le règlement et ses renvois à la COTIF. Par système de responsabilité, il faut entendre ce qui relève des conditions de la responsabilité, de ses faits générateurs et des causes d'exonération, ainsi que des caractères de cette responsabilité (en l'occurrence, légal et impératif). Ce système tel qu'il est prévu par le règlement s'impose à tous les États membres. Il les lie et par conséquent, il n'est pas possible d'y déroger, fût-ce à l'avantage des passagers. Or, la faute de la victime est clairement envisagée en tant que cause d'exonération. Dans la mesure où le texte de référence⁹ ne distingue pas entre les causes d'exonération totale et les causes d'exonération partielle, l'interprète ne doit procéder à aucune distinction. Dans la mesure aussi où les textes sur la responsabilité contractuelle¹⁰ et la jurisprudence qu'ils ont suscitée sont très ouverts, l'interprétation doit se faire d'une manière large et accueillante à l'égard des causes de libération. D'où la prise de position sur la faute de la victime qui peut ainsi justifier une libération partielle du transporteur.

Dans les autres modes de transport, la même question pourrait théoriquement se poser. En matière maritime, cependant, la Convention d'Athènes de 2002 à laquelle renvoie le règlement du 23 avril 2009¹¹, prévoit que le tribunal saisi peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur. En outre, le règlement ne réserve pas l'application du droit national qui pourrait être plus favorable. Du reste, on ne voit pas sur quels points, le droit interne pourrait être plus protecteur des victimes que ne l'est le droit international. En matière aérienne, la situation n'est pas très différente, car la Convention de Montréal admet l'exonération totale ou partielle de la compagnie en cas de faute de la personne qui demande réparation (*Conv. Montréal, 28 mai 1999, art. 20*) et ne réserve pas davantage l'application du droit national. S'agissant de l'indemnisation, c'est autre chose : le règlement ferroviaire laisse en effet la possibilité aux

⁹ Civ- Appendice A à la COTIF, préc. art. 26, § 2, b)

¹⁰ C. civ., ancien art. 1147 ; C. civ., art. 1231-1

¹¹ Cons. UE, règl. (CE) n° 392/2009, art. 6 : JOUE n° L 131, 28 mai 2009, p. 24

législateurs nationaux d'accorder aux victimes des avantages qu'ils ne trouvent pas dans le texte communautaire. La Cour de cassation en tire la conclusion que pour les « chefs de préjudice subis par la victime », rien ne s'oppose à ce que la jurisprudence – qui est, bien entendu, une composante du « droit national » - soit bienveillante et plus bienveillante que ne peut l'être le législateur communautaire. Autrement dit, s'il est exclu de dire que le transporteur ne peut s'exonérer qu'en cas de force majeure et plus précisément de prévoir que la faute de la victime n'exonère pas partiellement le transporteur de sa responsabilité, car ce thème relève du système de responsabilité fixé par le règlement, il reste parfaitement possible, sur le terrain de l'indemnisation, de tenir compte du droit national et de l'appliquer s'il est plus favorable aux victimes. La marge de manœuvre des juridictions nationales reste étroite, mais elle peut encore s'exercer lorsqu'il s'agit d'assurer la réparation des chefs de préjudice dont les victimes entendent se prévaloir. On pourrait ainsi augmenter les plafonds de réparation par voie contractuelle et reconnaître leur validité sur le fondement du droit national ; et tout autant, laisser la place à un texte national prévoyant une indemnisation allant au-delà du plafond de réparation prévue par la COTIF (175 000 DTS). Il faudrait aussi permettre aux juges nationaux d'ordonner la réparation des dommages autres que physiques et psychiques, alors que seuls ces dommages sont envisagés par la COTIF¹². Enfin, on ne voit pas ce qui pourrait empêcher un juge national de prononcer une condamnation *in solidum*, dans la mesure où ce type de condamnation débouche sur une indemnisation plus favorable à la victime qu'une condamnation pure et simple. On le voit, au-delà du revirement sur le caractère partiellement exonératoire de la faute de la victime d'un accident de chemin de fer, l'arrêt du 11 décembre 2019 ouvre des perspectives particulièrement intéressantes par la distinction qu'il amorce entre les questions relevant de la responsabilité proprement dite et celles ayant pour objet l'indemnisation. Une telle distinction très justement et intelligemment proposée sur le terrain des conflits de lois par la doctrine¹³, appellerait bien des approfondissements. À supposer qu'elle soit suivie, ce qu'il faut souhaiter, elle ne manquera pas de provoquer de nouveaux débats et de lancer la jurisprudence dans de nouvelles sinusoïdes.

¹² Ce qu'autorise du reste expressément la Convention, V. Civ – Appendice A à la COTIF, art. 29.

¹³ V. O. Boskovic, La réparation du préjudice en droit international privé : LGDJ, coll. Bibl. dr. privé, 2003, préf. Lagarde ; comp. PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 864/2007, 11 juill. 2007, Rome II, art. 15, c : « La loi applicable à une obligation non contractuelle en vertu du présent règlement régit notamment : (...) c) l'existence, la nature et l'évaluation des dommages, ou la réparation demandée » : JOUE n° L 199, 31 juill. 2007, p. 46.

Appendice

LA COUR - (...)

Sur le moyen unique

Énoncé du moyen

• La SNCF fait grief à l'arrêt de la déclarer entièrement responsable de l'accident dont a été victime Mme K. ; et de la condamner à réparer l'entier préjudice subi par celle-ci (...)

Réponse de la Cour

Vu les articles 11 du règlement CE n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, et 26 de son annexe I, L. 2151-1 du code des transports et 1147 du code civil, ce dernier dans sa rédaction antérieure à celle issue de l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 :

4. Selon une jurisprudence constante, rendue au visa du dernier de ces textes, le transporteur ferroviaire, tenu envers les voyageurs d'une obligation de sécurité de résultat, ne peut s'exonérer de sa responsabilité contractuelle 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 (Cass. 1^{re} civ., 13 mars 2008, n° 05-12.551, Bull. civ. I, n° 76 ; Cass. ch. mixte, 28 nov. 2008, n° 06-12.307, Bull. civ. I, n° 3).

5. Toutefois, aux termes du premier, sans préjudice du droit national octroyant aux voyageurs une plus grande indemnisation pour les dommages subis, la responsabilité des entreprises ferroviaires relative aux voyageurs et à leurs bagages est régie par le titre IV, chapitres I, III et IV, ainsi que les titres VI et VII de l'annexe I du règlement n° 1371/2007.

6. Et selon le deuxième, le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sorte et quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée. Il est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur.

7. Ces dispositions du droit de l'Union, entrées en vigueur le 3 décembre 2009, sont reprises à l'article L. 2151-1 du code des transports, lequel dispose que le règlement n° 1371/2007 s'applique aux voyages et services ferroviaires pour lesquels une entreprise doit avoir obtenu une licence conformément à la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

8. Il en résulte que le transporteur ferroviaire peut s'exonérer de sa responsabilité envers le voyageur lorsque l'accident est dû à une faute de celui-ci, sans préjudice de l'application du droit national en ce qu'il accorde une indemnisation plus favorable des chefs de préjudices subis par la victime.

9. Il y a lieu, en conséquence, de modifier la jurisprudence précitée.

10. Pour accueillir les demandes de Mme K., l'arrêt retient que l'article 11 du règlement n° 1371/2007 pose un principe général de responsabilité du transporteur ferroviaire au-dessous duquel les Etats membres ne peuvent légiférer, ainsi qu'un principe de droit à indemnisation. Il ajoute que l'article 26, § 2, b), de l'annexe I, qui n'envisage qu'une faute simple du voyageur, est de nature à limiter la responsabilité du transporteur et, par suite, l'indemnisation du voyageur au regard du droit interne français, plus exigeant sur les conditions d'exonération du transporteur ferroviaire. Il en conclut que seul l'article 1147 du code civil, dans sa rédaction antérieure à celle issue de l'ordonnance du 10 février 2016, trouve à s'appliquer.

11. En statuant ainsi, alors que les dispositions du règlement devaient recevoir application, la cour d'appel a violé les textes susvisés.

Par ces motifs (...) :

•Casse et annule, en toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 21 décembre 2017, entre les parties, par la cour d'appel d'Aix-en-Provence ; (...) les renvoie devant la cour d'appel de Montpellier ; (...)

Mme Batut, prés., Mme Le Gall, cons.-réf.-rapp., Mme Kamara, cons. doyen, Mme Duval-Arnould, MM. Betoulle, Avel, Mornet, cons., Mme Canas, M. Vitse, Mmes Dazzan, Kloda, M. Serrier, Mmes Champ, Comte, Robin-Raschel, cons.-réf., M. Lavigne, av. gén. ; SCP Baraduc, Duhamel et Rameix, av.