

A la Une : Doctrine

172 - TRANSPORT FERROVIAIRE DE
PASSAGERS - RESPONSABILITE

La responsabilité de la SNCF pour les dommages corporels subis par ses voyageurs en cas d'agression

Par Marc Allégret

Inspecteur principal hors classe honoraire de la direction juridique de la SNCF

1. Depuis l'arrêt de la Cour de cassation du 21 novembre 1911, la jurisprudence s'est fixée en ce sens que « l'exécution du contrat de transport comporte pour le voiturier l'obligation contractuelle de conduire le voyageur sain et sauf à destination » (Cass. civ. 21 novembre 1911, Cie Générale Transatlantique c/ Zbidi Hamida ben Mahmoud ; DP 1913, 1, p.249, 1^{ère} espèce, note Sarrut ; S. 1912-1 p.73, note Lyon-Caen ; 27 janvier 1913, Chemin de fer du Midi c/ Mestrelan ; S-1913, 1, p.177, concl. Sarrut, note Lyon-Caen).

Ainsi, en vertu de cette jurisprudence, l'exécution du contrat de transport comporte, pour la SNCF, l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination. On dit qu'elle est tenue d'une obligation contractuelle de sécurité.

Plus précisément, la SNCF est soumise au régime de la responsabilité contractuelle définie par les articles 1147 et 1148 du Code civil. Elle est tenue d'une obligation de résultat et chargée d'une présomption de responsabilité (les deux notions sont liées).

En cas d'accident corporel en cours de transport, elle est présumée responsable et ne peut se dégager de cette présomption qu'en prouvant que l'accident est dû à une cause étrangère qui ne peut lui être imputée : cas fortuit et force majeure, faute d'un tiers assimilable à la force majeure ou faute du voyageur lui-même¹

¹ Depuis 1969, l'obligation contractuelle de sécurité-résultat (C. civ., art. 1147 et 1148) couvre seulement l'exécution proprement dite du contrat de transport, c'est-à-dire à partir du moment où le voyageur commence à monter dans la voiture et jusqu'au moment où il achève d'en descendre.

2. En pareils cas (accident corporel subi par le voyageur en cours de transport), ces principes ont été continûment maintenus.

En revanche, la question s'est posée récemment de savoir si ces principes restent valables lorsque le voyageur est victime, non d'un accident, mais d'une agression commise par un autre voyageur. Autrement dit, dans ces cas d'espèce, la SNCF peut-elle encore se libérer en invoquant le fait du tiers et à quelles conditions.

3. Jusqu'à maintenant la jurisprudence excluait la responsabilité du transporteur en cas d'agression contre un voyageur commise par un autre voyageur (Cass. Req. 1^{er} août 1929, Hespel c/ Chemin de Fer de l'Est ; DP 1930-1-25 note Josserand). La solution de principe est donc restée valable depuis près de 75 ans – Pourquoi ?

Le Professeur Ch. Paulin (note sous Cass. civ. 1^{ère} civ., 12 décembre 2000 ; D. 2001. Jur.1650) l'explique : L'obligation de sécurité constitue une obligation complémentaire, accessoire à l'obligation de déplacement, qui représente l'objet et la finalité du contrat de transport. C'est parce qu'il conduit le voyageur à destination que le transporteur doit assurer sa sécurité. Le voyageur ne s'en remet à lui que pour cette opération de déplacement. Les risques que le transporteur doit alors assumer, au titre de son obligation de sécurité, sont ceux dont il a la maîtrise et dont il doit supporter les conséquences, en vertu de son obligation de déplacement. Concrètement, il s'agit des risques liés aux opérations qu'il accomplit pour transporter le voyageur d'un point à un autre et aux risques du matériel qu'il utilise.

4. Or, une agression ne constitue pas un risque afférent au transport. En effet, le risque d'agression résulte de la présence d'un groupe de personnes dans un même véhicule, non de leur déplacement. Le Professeur Ch. Paulin estime, en conséquence, que le transporteur

Avant la montée dans la voiture ou après la descente du voyageur sur le quai, la responsabilité de la SNCF à l'égard de ses voyageurs victimes d'un accident corporel est soumise aux règles de la responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle (C. civ., art. 1382 et suiv. ; voir JCP. Transport, Fasc. 665 ; B. Mercadal, Précis Dalloz, Droit des transports terrestres et aériens, 1996, n° 662 et suiv.).

ne devrait pas en assumer la charge, pas d'avantage en tout cas que toute entreprise dont l'activité amène à une concentration de personnes (soit une obligation de moyens : Cass. 1^{ère} civ. 10 juin 1986 ; Bull. civ. I. n°164).

5. C'est ce que soutenait également le doyen René Rodière lorsqu'il écrivait : « Le voiturier s'engage à ce qu'aucun accident n'arrive au voyageur du fait du transport (souligné par l'auteur)...

«On a proposé que le transporteur fût garant du fait des tiers dès que le dommage est survenu dans l'exécution du contrat de transport. C'est une thèse peut-être utile pour l'avenir : pour l'instant, elle ne reflète pas notre droit positif » (R. Rodière, Droit des transports terrestres et aériens, 2^{ème} éd. Sirey, 1977, n°654 et 656).

6. C'est dans ces conditions que deux arrêts de la Cour de cassation et un jugement du Tribunal de grande instance de Cambrai viennent d'étendre l'obligation de sécurité - résultat en cas d'agression contre un voyageur commise par un autre voyageur. Ces décisions jurisprudentielles représentent donc un changement très important par rapport à une situation qui perdurait depuis près de 75 ans.

Nous examinerons leur formulation avant de reprendre l'examen de la question dans son ensemble.

7. La première décision est un arrêt de la Cour de cassation, 1^{ère} chambre civile du 12 décembre 2000 (SNCF c/ Peyronnaud, Bull. civ. I., n°323 ; D.2001, Jur.1650, note Ch. Paulin et sommaire p.2230, obs. P. Jourdain ; Contrats, Conc. Consom. 2001, com. n°53, obs. L. Leveneur ; Juris-Data n°2000-007311).

Lors d'un transport ferroviaire Marseille Paris, un voyageur est agressé et blessé par un autre voyageur. Il demande réparation à la SNCF qui, pour échapper à sa responsabilité, soutient notamment qu'un lien de causalité n'est pas caractérisé entre les manquements qui lui sont reprochés concernant le contrôle et la surveillance des voyageurs et le dommage (les blessures du demandeur).

La Cour de cassation rejette le pourvoi, formé par la SNCF contre l'arrêt ayant accueilli la demande (CA Riom, 25 juin 1988), aux motifs ci-après :

« Mais attendu qu'ayant relevé que l'agression avait été commise par un voyageur démuné d'un titre de transport et en état d'ébriété, la cour d'appel a constaté que la SNCF n'établissait pas que des rondes avaient été effectuées par les contrôleurs pour assurer la sécurité des voyageurs² et qu'au moment des faits l'agresseur avait été contrôlé ; que sans avoir à caractériser un lien de causalité entre les manquements de la SNCF à ses obligations de surveillance et de contrôle des voyageurs et le dommage puisque le transporteur est tenu d'une obligation de sécurité de résultat, elle en a exactement déduit que l'agression, qui pouvait être évitée, ne constituait pas un cas de force majeure... ».

Ainsi, pour la Cour de cassation, la situation était claire : l'agression ne constituait pas un cas de force majeure.

8. La deuxième décision est également un arrêt de la Cour de cassation, 1^{ère} chambre civile du 3 juillet 2002 (SNCF c/ Tassito, D. 2002.IR.2306 ; D. 2002, Jur.2631, note J. P. Gridel, Tourisme et droit n°44 janv. 2003, p.22, obs. M. Meylan ; BTL 2002, p.492).

Le 26 novembre 1993, une jeune femme, passagère du train Genève - Nice, est blessée et dépouillée de ses bijoux par un individu, demeuré inconnu, qui la menace d'un couteau. La voyageuse demande à la SNCF la réparation de son préjudice corporel.

La SNCF forme un pourvoi contre l'arrêt ayant accueilli la demande (CA Aix-en-Provence, 30 juin 1999), lui reprochant d'avoir méconnu, en violation de l'article 1147 du Code civil, qu'une agression commise dans un train était, pour la SNCF, qui ne dispose d'aucun pouvoir de police, à tout le moins, complètement irrésistible.

Dans la ligne de son précédent arrêt (voir supra n°7), la Cour de cassation rejette le pourvoi, aux motifs ci-après :

« Mais attendu que le transporteur ferroviaire de voyageurs, tenu d'une obligation de sécurité de résultat envers ceux-ci, ne se libère de sa responsabilité que par la démonstration d'un évènement de force majeure ; que l'arrêt énonce que les agressions ne sont pas imprévisibles et que, si la SNCF ne possède aucun moyen de filtrer les personnes qui accèdent aux voitures, du moins la présence de contrôleurs en nombre suffisant, parcourant

² Faute de traçabilité de ces mesures.

les wagons de façon régulière, revêt-elle un effet dissuasif ; que, par ces motifs, et en l'absence de toute preuve ou allégation de quelconques mesures de prévention, la Cour d'appel a légalement justifié sa décision d'écarter l'existence d'un cas de force majeure faute d'irrésistibilité de l'agression... ».

Ainsi, pour la seconde fois, la juridiction suprême se montre particulièrement rigoureuse dans l'appréciation de la force majeure (fait du tiers) susceptible d'exonérer la SNCF, rejetant l'argumentation de celle-ci de ne disposer d'aucun pouvoir de police et l'invitant à renforcer les moyens de contrôle des voyageurs par une présence plus importante de contrôleurs.

9. La troisième décision est un jugement du Tribunal de grande instance de Cambrai rendu le 23 janvier 2003 (SNCF c/ Xavier C. et ses enfants, Tourisme et droit n°47, avril 2003 p.28).

En décembre 1999, une jeune femme est assassinée dans le train de nuit Calais-Vintimille. L'auteur de ce crime abominable avait été contrôlé dans le train et verbalisé pour défaut de titre de transport (l'enquête révélera qu'il avait été antérieurement verbalisé plus de quarante fois !).

En l'espèce, le Tribunal, s'appuyant sur la jurisprudence récente de la Cour de cassation déclare la SNCF civilement responsable des conséquences de ce crime. Ce n'est pas qu'il décèle une faute particulière des contrôleurs qui ont effectué régulièrement leurs rondes de sécurité dans les voitures et vérifié que les portes d'intercirculation étaient effectivement verrouillées (l'enquête établira que le crime a été commis dans un espace de temps de trente cinq minutes entre une ronde des contrôleurs et un arrêt en gare). Mais, en droit, le Tribunal considère que « l'obligation de sécurité (à laquelle la SNCF est soumise) doit s'entendre désormais de manière extensive » et qu'elle doit couvrir les agressions contre les voyageurs commises par d'autres voyageurs, sauf si le fait du tiers est imprévisible et insurmontable. Or, il souligne qu'un autre crime avait été commis dans un train deux mois auparavant et que, dans ces conditions la SNCF aurait dû renforcer la surveillance de ses trains de nuit, ce qu'elle n'a pas fait ; d'où elle écarte le bénéfice, pour elle, de la force majeure.

Ainsi, la nouvelle jurisprudence concernant le fait du tiers est lancée.

10. A ce sujet, une remarque préalable : dans sa note sous Cass. 1^{ère} civ., 3 juillet 2002 (précité supra n°8) le conseiller Jean-Pierre Gridel fait remarquer que l'idée de faire jouer l'obligation de sécurité - résultat, en cas d'agression d'un voyageur par un autre voyageur, n'est pas nouvelle puisqu'elle avait été envisagée par Josserand, dans son commentaire sous Cass. Req. 1^{er} août 1929, (voir supra n°3). Néanmoins, il faut observer que, dans ladite note, Josserand posait seulement la question de savoir s'il ne conviendrait pas d'étendre l'obligation de sécurité - résultat en pareils cas. En effet, à l'époque, la jurisprudence n'approuvait pas cette extension et la meilleure preuve en était précisément l'arrêt du 1^{er} août 1929 puisqu'il statuait absolument et fermement en sens contraire.

Alors pourquoi cette extension n'a-t-elle été reprise que tout récemment, c'est-à-dire près de 75 ans après le prononcé de l'arrêt de 1929 ? Vraisemblablement, parce qu'on considérait qu'en droit une telle solution, en imposant au transporteur de répondre du fait des tiers, vis-à-vis des voyageurs, lors de l'exécution du contrat de transport, allait trop loin (voir supra, en ce sens, n°3-4).

11. Cela dit, revenons à l'analyse de la nouvelle jurisprudence. En bref, la SNCF devra répondre du fait des tiers, sauf si elle démontre que ce fait était, pour elle, imprévisible et insurmontable, soit, les critères de la force majeure. Cependant, l'application de ces conditions doit être nuancée.

Comme le soulignait René Rodière, « il faut entendre l'imprévisibilité et l'insurmontabilité à l'échelle humaine, c'est-à-dire de façon relative, faut de quoi elles ne se retrouveraient jamais ». En la matière, il faut les apprécier « à l'échelle de l'entendement, de la prévoyance et de la force humaines » (R. Rodière, op. cit., n°528 et 665). Autrement dit, il ne faut pas se contenter de les apprécier *in abstracto*, il faut le faire *in concreto*, compte tenu des faits de la cause.

Cela est vrai pour l'imprévisibilité. Chacun sait que la délinquance est désormais un fait de société. Mais cette constatation ne doit pas impliquer nécessairement que les agressions sont toujours prévisibles.

Cela est vrai pour l'insurmontabilité. Les catastrophes naturelles provoquées par « la force qui vient d'en haut », comme la désignent les auteurs de l'ancien droit, peuvent être prévisibles (annoncées par les services météorologiques) mais souvent on ne peut rien pour les empêcher. Pour apprécier la force majeure, c'est donc le critère de l'insurmontabilité qui est essentiel et déterminant.

En ce qui concerne le contrat de transport, que peut faire la SNCF pour empêcher les agressions ?

La SNCF ne choisit pas ses clients. Doit-elle considérer tous ses voyageurs comme des agresseurs éventuels ? Ou seulement ceux dont la figure et l'allure paraissent peu engageantes ? Doit-elle placer dans toutes les voitures des trains (y compris les TGV), une garde statique et musclée ? Si ces mesures étaient décidées, on peut aisément prévoir les remarques acerbes qui lui seraient adressées par la presse et les médias.

12. Sur le plan strictement juridique, il faut approfondir encore la réflexion. Même si la SNCF renforce les rondes de ses contrôleurs dans les trains, comme la Cour de cassation l'y invite dans son arrêt du 3 juillet 2002 et si, malgré cela, une agression se produit, les tribunaux considéreront *in abstracto* que les mesures de précaution étaient insuffisantes ou inefficaces et que la SNCF, en vertu de son obligation de sécurité - résultat élargie, doit réparer les conséquences de l'agression.

Et pourtant, la question n'est pas aussi simple. Comme l'écrit excellemment Patrice Jourdain sous Cass. 1^{ère} civ. 12 décembre 2000 (précité supra n°7) : « Le raisonnement (de la Cour suprême) 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... Un lien 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 ».

13. En vérité, il faut reconnaître que la jurisprudence nouvelle est révélatrice d'une

tendance directrice, celle d'un mouvement jurisprudentiel plus général qui fait du droit de la responsabilité, de plus en plus, un droit des victimes, ici par le biais d'une responsabilité automatique pesant sur le transporteur.

En effet, en vertu de cette jurisprudence, la SNCF a désormais une obligation générale de surveillance de tous ses voyageurs, qu'ils soient titulaires d'un billet ou non et, en cas d'agression, elle est civilement responsable comme si elle avait conclu, avec les victimes, une assurance tous risques.

Le contrat de transport est « forcé » : aujourd'hui, la jurisprudence y incorpore des solutions qui sont celles d'une assurance tous risques, alors qu'aucune disposition contractuelle en ce sens n'a été conclue entre la SNCF et ses voyageurs.

En conclusion, la nouvelle jurisprudence impose de nouvelles solutions, sans doute favorables aux victimes, mais sur des bases fragiles : des fautes de la SNCF qui n'en sont pas et un lien de causalité entre ces fautes et le dommage méconnu ou, pour le moins, parfaitement artificiel. Dans ces conditions, il serait souhaitable que la loi, avec l'imperium qui s'y attache, vienne clairement trancher ce problème.
