



**LA RESPONSABILITE CIVILE DU  
TRANSPORTEUR FERROVIAIRE DE  
PERSONNES :  
LA SNCF FACE A SES USAGERS**

Mémoire pour le Master en Droit  
Présenté et soutenu publiquement par

**Joanne WANNER**

Le 3 septembre 2008

**JURY**

**Directeur :** Monsieur Eric DESFOUGÈRES  
Maître de conférences à l'Université de Haute-Alsace

**Suffragante :** Madame Marie-France STEINLÉ-FEUERBACH  
Maître de conférences (HDR) à l'Université de Haute-Alsace

Master 2<sup>ème</sup> année « Droit de la prévention des risques et responsabilités »  
Année 2007-2008

## REMERCIEMENTS

*J'adresse mes plus sincères remerciements à l'équipe de la Fédération Nationale d'Usagers des Transports (FNAUT) qui m'a permis d'effectuer en son sein un stage enrichissant à tous les niveaux, merci notamment à Anne-Sophie, Marc et Fabrice.*

*Mes remerciements vont également à mes enseignants : Mademoiselle Blandine ROLLAND pour avoir appuyé mon choix d'effectuer deux stages en parallèle, Monsieur Eric DESFOUGERES pour avoir suivi mon travail avec attention et méticulosité, et enfin Madame Marie-France STEINLE-FEUEBACH pour avoir accepté de codiriger mes recherches et pour ses conseils avisés.*

*Je remercie enfin les amis et proches qui m'ont soutenue tout au long de l'élaboration de ce mémoire, plus particulièrement : Anne-Laure et Valérie, Fabienne, Elodie et Philippe.*

## SOMMAIRE

Remerciements.....	3
Sommaire .....	4
Introduction .....	8
Chapitre 1 : La mise en jeu de la responsabilité civile de la SNCF, un arsenal juridique classique au déclenchement aléatoire... ..	20
Section 1 : Les mécanismes classiques des fondements juridiques de l'engagement de la responsabilité civile de la SNCF.....	23
§ 1 : Le contrat de transport, source de responsabilité contractuelle de la SNCF .....	24
§ 2 : Les sources de responsabilité délictuelle de la SNCF.....	43
Section 2 : Le désordre jurisprudentiel relatif aux champs d'application des fondements juridiques de l'engagement de la responsabilité civile de la SNCF.....	50
§ 1 : L'existence d'un contrat de transport, condition de la responsabilité contractuelle, un débat <i>a priori</i> clos .....	52
§ 2 : Le cadre contractuel, limite du domaine de la responsabilité contractuelle, une conception restrictive critiquable.....	56
Chapitre 2 : ... au service d'une « noble » cause : l'indemnisation quasi systématique des victimes de dommages corporels.....	63
Section 1 : La difficile exonération du transporteur de personnes : une jurisprudence favorable aux victimes.....	65
§ 1 : La rigueur des juges dans l'appréciation des faits exonératoires face à la SNCF .....	66
§ 2 : Le fait de la victime, seule entorse au principe retenue .....	72
Section 2 : La « presque garantie » dégagée par la jurisprudence, une solution d'avenir ?.....	81
§ 1 : L'indemnisation par la SNCF, un choix défendable parmi d'autres (Le fonds d'indemnisation des victimes d'infractions) .....	82
§ 2 : L'indemnisation par le « transporteur ferroviaire », un choix viable ?.....	85
Conclusion.....	90

Bibliographie.....	96
Table des matières .....	104

**LA RESPONSABILITE CIVILE DU  
TRANSPORTEUR FERROVIAIRE DE  
PERSONNES :  
LA SNCF FACE A SES USAGERS**

*« L'aube du XXème siècle nimbait les espoirs de l'homme moderne des bienfaits de la science ; son crépuscule les tempère des craintes engendrées par les risques d'une technologie dont les incontestables avantages sont payés d'un lourd tribut de risques. »<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> Yvonne LAMBERT-FAIVRE, « Fondement et régime de l'obligation de sécurité » : Dalloz 1994, p. 81.

## INTRODUCTION

« Que les transports s'arrêtent (...) et c'est toute la vie économique qui est mise en léthargie ! »<sup>2</sup> Ce constat datant de 1995 est d'une actualité brûlante<sup>3</sup>. En ce début de XXIème siècle, les transports (du latin *trans* et *portare* : porter au-delà) sont au cœur des préoccupations des Français comme le souligne le sociologue Eric le Breton<sup>4</sup>, 17,5 % des ressources des Français sont alloués en moyenne à leurs déplacements. « De nos jours un Français parcourt en moyenne 45 kilomètres par jour, contre 20 en 1975. Trois salariés sur quatre quittent leur commune de résidence pour aller travailler ». Le bilan paraît choquant : les Français dépensent désormais plus pour se déplacer que pour se nourrir. « En quelques années à peine, le transport (tous modes confondus) est devenu le deuxième plus gros budget des ménages, juste derrière le logement et désormais devant l'alimentation ».<sup>5</sup> Fort de ce constat, le 12 juin 2008, François FILLON, premier ministre du gouvernement de Nicolas SARKOZY, annonçait lors d'une émission télévisée (« A vous de juger » sur France 2) une réforme du « chèque transport » qui deviendra une aide directe aux

---

<sup>2</sup> Emile MERENNE, *Géographie des transports* : Nathan, 1995, p. 3.

<sup>3</sup> Pour preuve de l'importance des transports à l'heure actuelle : les 38 composants d'une simple brosse à dents parcourent au total près de 30 000 km par air, mer, route, avant d'atterrir ou amerrir (?) dans notre bouche ! Gilles FUMEY, Brèves de comptoirs, « La fable géographique de la brosse à dents » (<http://www.cafe-geo.net>).

<sup>4</sup> Dans son ouvrage : *Domicile-travail, les salariés à bout de souffle* : Carnets de l'info, 2008.

<sup>5</sup> *Le Parisien* du 13 juin 2008 ; voir aussi « Les transports plombent le budget des français » et <http://www.ccf.fr/spip.php?article74796>.



salariés, réforme qui ne pourra être effective qu'après une phase de concertation<sup>6</sup>.

Si la flambée des prix du pétrole<sup>7</sup> est au cœur de cette tourmente médiatique, les transports ferroviaires, plus précisément la SNCF, ne sont pas en reste. Certaines associations de consommateurs dénoncent régulièrement la complexité d'une véritable « jungle tarifaire »<sup>8</sup> entretenue par la SNCF. D'autres associations continuent le raisonnement : l'opacité des tarifs masquerait une hausse générale des prix pratiqués par la SNCF. En réalité seule une hausse de 2,3% a pu être constatée par l'INSEE en matière de tarifs ferroviaires<sup>9</sup>.

Au sujet du transport ferroviaire justement, on note, en marge de cette actualité médiatique résolument inquisitrice, une actualité juridique importante ces dernières années, notamment en raison d'une politique communautaire qui se veut impliquée dans les transports. Dès 1991, le Conseil des Communautés Européennes adoptait une Directive relative au développement de chemins de fer communautaires<sup>10</sup>. Il considère « qu'une plus grande intégration du secteur communautaire des transports est un élément essentiel du marché intérieur et que les chemins de fer constituent un élément vital du secteur des transports dans la Communauté » (premier « considérant »). L'objectif étant à terme de permettre aux citoyens européens d'évoluer au sein d'un espace ferroviaire, européen lui aussi.

Ainsi, il y a 10 ans, était présenté le Premier paquet ferroviaire (ou « paquet infrastructures » du 26 juillet 1998) engageant la réflexion quant à l'avenir du ferroviaire, à ce moment là fort incertain. Suivi d'un deuxième paquet présenté en 2002 (le 23 janvier), axé sur la lutte contre

---

<sup>6</sup> *Le Nouvel Observateur* du 13 juin 2008.

<sup>7</sup> Baril à 115 \$ au 10 août 2008.

<sup>8</sup> Propos FNAUT juin 2008.

<sup>9</sup> <http://afp.google.com/article/ALeqM5hbRKhhCwTROEKtTPJyMp-HolpCiQ> .

<sup>10</sup> Directive 91/440/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au développement de chemins de fer communautaires : *Journal officiel* n° L 237 du 24/08/1991 p. 25 – 28.

le fractionnement de l'espace ferroviaire européen, la recherche de la compétitivité, le développement d'une politique de sécurité commune et l'interopérabilité. Enfin, depuis le 3 mars 2004 (date de son adoption par la Commission européenne), les Français poursuivent l'intégration du système ferroviaire européen, guidés en cela par le Troisième paquet ferroviaire. Pour réaliser cette intégration de la dimension européenne au transport sur rails, l'ouverture des marchés à la concurrence est un passage obligatoire. Or, si la France a « *dès le 31 mars 2006, ouvert à la concurrence sur le réseau ferré national l'ensemble des trafics de fret ferroviaire et non plus seulement les transports internationaux* »<sup>11</sup>, une étape décisive reste encore à franchir : l'ouverture à la concurrence du marché de transport par rail de voyageurs.

A ce jour deux entreprises (VEOLIA TRANSPORT et EURAILCO) possèdent une licence d'opérateur<sup>12</sup> ferroviaire leur permettant d'effectuer des trafics de voyageurs et attendent patiemment l'heure de l'ouverture du marché, prévue à l'horizon 2010.

L'arrivée de nouveaux opérateurs sur le marché du transport ferroviaire de voyageurs aura certes des répercussions diverses et variées, mais qu'il nous soit permis de nous en tenir ici au domaine juridique.

L'interlocuteur traditionnel, unique, privilégié, des voyageurs du rail est, depuis 1938, la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF). La SNCF prend à l'époque la forme d'une société anonyme d'économie mixte dont l'Etat détient 51% du capital. Elle reprend l'actif et le personnel des grands réseaux privés (Compagnie des chemins de fer du Nord, Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (P.L.M.), Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans et du Midi, Compagnie des chemins de fer de l'Est) ou publics (Réseau Ouest-État, Réseau ferroviaire d'Alsace-Lorraine) préexistants. Le 1<sup>er</sup>

---

<sup>11</sup> Mission de contrôle des activités ferroviaires, *rapport annuel 2007*.

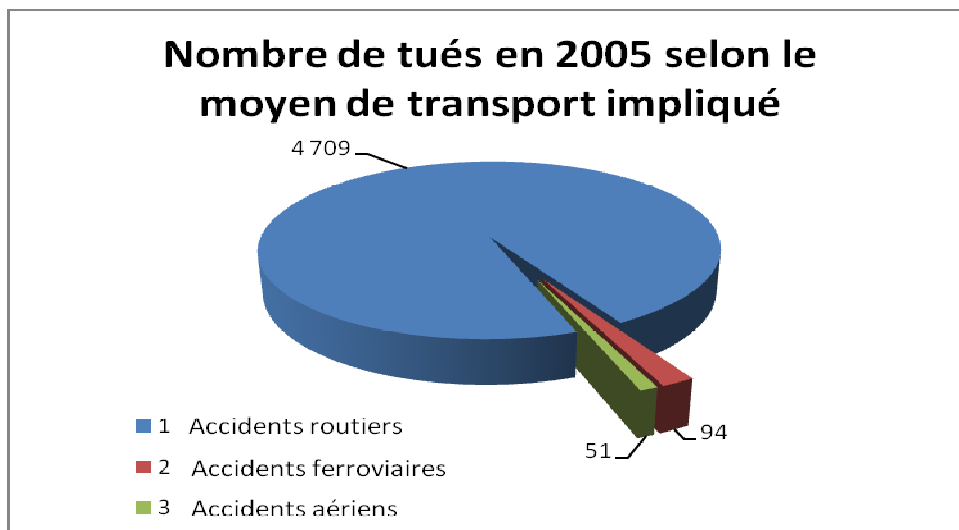
<sup>12</sup> Pour un complément sur les licences de transport, voir Denis BROUSSOLLE, « Un transporteur comme les autres ? » : *BTL* n° 3201, décembre 2007, p. 723.

janvier 1983, la SNCF évolue et devient un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), personne morale de droit public dont l'Etat possède la totalité du capital. Elle conserve sa raison sociale et son sigle. Le 1<sup>er</sup> janvier 1997, la propriété du réseau ferré est transférée à Réseau Ferré de France (RFF), EPIC nouvellement créé. La SNCF conserve sa mission d'exploitation du service de transport de marchandises et de voyageurs et demeure gestionnaire des infrastructures pour le compte de RFF. Désormais, la SNCF fait partie intégrante, avec ses filiales, majoritairement contrôlées par la société holding « SNCF-Participations », du « Groupe SNCF ». Et, après toutes ces péripéties, la société anonyme peut s'enorgueillir d'atteindre 23,7 milliards d'euros de chiffre d'affaire en 2007<sup>13</sup>.

Le parcours de la SNCF est malheureusement, mais cependant fort logiquement, jalonné d'incidents, d'accidents, de catastrophes. Et il ne pouvait en être autrement au vu de l'activité qu'elle exerce. Charriant chaque jour des monstres de plusieurs tonnes à des vitesses de plus en plus vertigineuses (dernier record : 574,8 km/h, 3 avril 2007) la probabilité d'occurrence d'un accident n'est pas nulle. Malgré tout, le train, avec l'avion, demeure l'un des moyens de transport les plus sûrs.

---

<sup>13</sup> Le Monde 18 mars 2008 « Malgré les grèves, la SNCF engrange un milliard d'euros de bénéfices en 2007 » et <http://www.sncf-participations.com/images/rapportfinancier.pdf> .



WANNER, 2008, Sources : MEEDAT, Comptes des transports 2005.

Il ne s'agit pas bien entendu de rechercher ici les explications sinon les excuses invocables en cas de tragédie (d'ailleurs bien insuffisantes pour les victimes) mais de tirer les conséquences du fait irréfutable que le transport ferroviaire implique inéluctablement des risques. Et, parmi les incontournables suites d'un accident ferroviaire, figurent les suites juridiques. Les retombées juridiques en la matière sont les mêmes que pour n'importe quel fait dommageable : l'Homme de façon innée tend à la désignation d'un responsable.

La responsabilité *largo sensu* s'entend du fait de répondre de ses actions, d'être garant de quelque chose<sup>14</sup>. Envisagée de façon plus restrictive par le droit, la responsabilité se décompose en responsabilités dites « administrative », « pénale » et « civile ». La responsabilité administrative correspond à l'obligation qu'a la Puissance Publique de répondre de ses actes (depuis 1873<sup>15</sup>, alors qu'auparavant l'Etat était considéré comme irresponsable juridiquement). La responsabilité pénale, quant à elle, induit la notion de sanction de l'auteur d'un fait préjudicant à l'intérêt général, contrevenant à l'ordre public, donc à la

<sup>14</sup> *Encyclopædia Universalis* 2007.

<sup>15</sup> TC 8 février 1873 *Blanco*, Rec. 61.

tranquillité, la sécurité ou la salubrité publique. La responsabilité civile, enfin, est celle qui retiendra ici notre attention, et pour cause ! À peu près le tiers de l'activité des tribunaux français est consacrée à la responsabilité civile<sup>16</sup>, ce qui représente un volume d'affaires particulièrement important. Elle apparaît comme la voie privilégiée des justiciables pour obtenir réparation d'un préjudice, d'autant plus que ses critères de mise en œuvre sont constamment élargis et ce pour faciliter l'indemnisation desdites victimes.<sup>17</sup>

La responsabilité civile s'entend de l'obligation de réparer le préjudice causé à autrui. L'article 1382 du Code civil fonde le principe juridique dans sa généralité : « *Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer.* » A cette responsabilité civile générale, dite délictuelle ou quasi-délictuelle<sup>18</sup>, est apposée usuellement une responsabilité civile plus particulière, la responsabilité contractuelle. Elle recouvre les cas d'inexécution ou de mauvaises exécutions d'obligations contractuelles et oblige, elle aussi, l'auteur de la faute, ici contractuelle, à la réparer. Elle est consacrée par l'article 1147 du Code civil <sup>19</sup> et trouve sa justification dans l'article 1134<sup>20</sup> du même code, d'où l'on déduit le classique brocart de droit civil : « *Pacta sunt servanda* ».

Si le contrat est effectivement la loi des parties, quoi de plus naturel pour celui qui ne s'y conforme pas que de devoir rendre comptes de son irrespect ? Et c'est bien sur cette conception, consacrée par le Code civil, que s'appuient chaque année nombre d'usagers pour mettre en

---

<sup>16</sup> André TUNC, *Encyclopædia Universalis* 2007.

<sup>17</sup> « *Plusieurs lois spéciales sont même venues faciliter encore l'indemnisation des victimes de certains risques sociaux particuliers : loi de 1898 sur les accidents du travail ou loi de 1985 sur les accidents de la circulation.* » Muriel FABRE-MAGNAN, *Ibid.*

<sup>18</sup> La nuance réside dans l'intention de l'auteur qui caractérise la responsabilité délictuelle.

<sup>19</sup> Article 1147 du Code civil : « *Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part.* ».

<sup>20</sup> Article 1134 du Code civil, alinéa 1<sup>er</sup> : « *Les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites.* ».

jeu la responsabilité civile de la SNCF et obtenir d'elle une juste compensation suite aux préjudices qui lui sont imputables. La jurisprudence impliquant la SNCF est plus que foisonnante, et ce particulièrement en matière civile. Les juges du fond et du droit ont eu à connaître de litiges portant sur tous les détails imaginables du transport par voie ferrée : du moment de formation du contrat, au moment de l'exécution des obligations, de l'existence d'une obligation de sécurité à la charge du transporteur à sa qualification, des cas d'exonération de responsabilité du transporteur aux obligations des voyageurs, etc.

Néanmoins, la jurisprudence n'est pas une source de droit figée, loin s'en faut, ce qui n'est pas sans poser problème. En effet, si les variations que peuvent et doivent se permettre les juges font incontestablement de la jurisprudence une source de droit particulièrement adaptée à l'air du temps et aux mœurs actuelles, cela pourra à l'avenir mettre les justiciables dans une position fort délicate. Rappelons la future ouverture du marché de transport de voyageurs à la concurrence : une jurisprudence stable et aux mécanismes parfaitement intégrés par les praticiens ne serait-elle pas vecteur d'une plus grande sûreté quant aux prévisions des parties ? Comment justifiera-t-on les différences de traitement entre les affaires relevant de la jurisprudence traditionnelle, car impliquant l'opérateur septuagénaire lors de voyages internes, et les affaires relevant du droit européen car impliquant un opérateur nouveau sur des trajets mixtes France-étranger ? D'ailleurs y aura-t-il même des divergences de traitement ?

Ces questions se justifient par le prononcé, le même jour, de deux arrêts portant sur des affaires similaires et aboutissant à des solutions tout à fait opposées, en raison de l'application à l'une, du droit positif interne applicable au transporteur ferroviaire dans les voyages en France, à l'autre du droit européen applicable au transporteur européen dans les déplacements internationaux. Le 13 mars 2008, la Première chambre civile de la Cour de cassation s'est prononcée sur le régime de

responsabilité du transporteur ferroviaire en cas de faute de la victime, tantôt refusant l'exonération de la SNCF pour absence de caractérisation du fait de la victime, règle du transport interne, tantôt admettant l'exonération totale de la SNCF par application du droit international<sup>21</sup>.

En décembre 2009, entrera en vigueur le Règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, renvoyant expressément au droit international ici appliqué. Se poseront alors les questions sus évoquées et résumées ainsi : quel droit sera appliqué et à qui ? Certains auteurs s'interrogent déjà<sup>22</sup>. Mais, avant que de se pencher sur les errements à venir du droit du transport ferroviaire (sur lesquels nous nous proposons de revenir dans des développements ultérieurs), il convient de connaître le droit positif en la matière, à savoir : où en est-on de la responsabilité civile du transporteur ferroviaire de personnes ? Ce qui revient à étudier la SNCF face à ses usagers devant le juge civil.

Nous avons déjà eu l'occasion de présenter brièvement la SNCF et d'envisager rapidement la notion de responsabilité civile, il reste à cerner l'usager : qui est-il ? Il est la personne qui utilise le service public selon le Larousse. Dans le cadre de notre sujet, il n'est pas seulement un voyageur, une personne qui voyage *via* la SNCF, il est aussi cette personne qui utilise les infrastructures de la SNCF (quais, escalators, gare...) pour bénéficier du service public, dans le but ou non de se faire mener d'un point à un autre par train. S'en tenir au droit applicable au seul voyageur nous eut privés de tout un terrain d'analyse, ô combien « intéressant », celui des accidents dits « de gare » qui impliquent souvent des personnes accompagnant les voyageurs, ou des voyageurs qui n'en

---

<sup>21</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 13 mars 2008, *Bull. civ.* I n° 76, *Revue de droit des transports*, mai 2008, p. 29 note Christophe PAULIN, Recueil Dalloz 2008 p. 1582 note Geneviève VINEY; évoqués également dans le Bulletin d'information de la Cour de Cassation, *Bulletin d'information* n° 684 du 15 juin 2008.

<sup>22</sup> Julia HA NGO, « Quelles causes d'exonération pour le transporteur terrestre de passagers ? » : *revue de droit des transports*, mai 2008, p. 3 ; Inès GALLMEISTER, *Dalloz* 2008, p. 920, note sous Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 13 mars 2008.

sont, *stricto sensu*, pas encore ou plus<sup>23</sup>, du moins en droit. C'eut été également ne pas aborder la délicate question des « accidents de personnes », personnes que l'on ne peut bien entendu assimiler à des voyageurs de la SNCF, juridiquement incontournable pour une analyse exhaustive des possibilités d'exonération de la SNCF.

L'usager, enfin, est ce justiciable qui s'adresse au juge civil pour obtenir une compensation lorsqu'il subit un dommage. C'est là un point qui nécessite quelques éclaircissements. Le fait de rechercher la responsabilité de la SNCF devant le juge civil ne va peut-être pas de soi pour tout un chacun, surtout lorsque quelques lignes plus haut il a été rappelé que la SNCF est un EPIC, un établissement public. Nous devons tout simplement cela à une jurisprudence constante : « *en raison des liens existant entre un tel service [service public industriel et commercial] et ses usagers, lesquels sont des liens de droit privé, les tribunaux de l'ordre judiciaire sont seuls compétents pour connaître de l'action formée par un usager contre les personnes chargées de l'exploitation du service.* »<sup>24</sup> La compétence des juridictions civiles s'explique donc par un souci de proximité avec les justiciables et repose sur une distinction fondamentale : l'usager du service public soumet son litige au juge civil, tandis que l'usager de l'ouvrage public doit soumettre son litige au juge administratif<sup>25</sup>. En clair, le juge civil est le juge de la responsabilité de la SNCF, en tant que fournisseur de service public, et mise en jeu par les usagers.

---

<sup>23</sup> Allusion à la limitation de l'obligation de sécurité due uniquement au voyageur à partir du moment où il commence à monter dans le véhicule et jusqu'au moment où il achève d'en descendre – V. infra.

<sup>24</sup> TC 5 décembre 1983 *Niddam c. SNCF* Rec. 541 ou encore TC 17 octobre 1966 *Dame Veuve Canasse c. SNCF* Rec. 834

<sup>25</sup> Pour la distinction : effondrement d'une marquise surplombant le quai d'une gare sous le poids des spectateurs qui s'y étaient hissés lors d'une manifestation commémorative, compétence administrative en raison de la qualité d'usagers de l'ouvrage public constitué par la gare des victimes, CE Section 24 novembre 1967 *Ministre des Travaux Publics et des Transports c. Delle Labat* Rec. 444. Pour l'importance de la distinction : « *sans être usager du service public à caractère industriel et commercial géré par la SNCF, avait la qualité d'usager de l'ouvrage public constitué en l'espèce par les voies ferrées et leurs dépendances comme les caténaires accessoires...* » CAA Douai 11 mai 2001 *Mokhtari* n° 97DA02432.



On peut en outre, préalablement à toute analyse plus poussée, s'interroger sur le bien fondé de la mise en cause de la SNCF. Depuis 1997, la propriété du réseau ferré national est passée à RFF, d'où sa potentielle implication dans les litiges face aux usagers, moyen que ne se prive pas d'invoquer la SNCF au soutien de ses prétentions. Une simple lecture des motifs, particulièrement limpides, de la Cour d'appel de Bordeaux permet de remettre les choses en ordre : « Certes aux termes de l'article 5 de la loi du 13 février 1997 les biens constitutifs de l'infrastructure des services de transport appartenant à l'Etat et gérés par la SNCF, comprenant notamment les quais de voyageurs, ont été apportés en pleine propriété à Réseau Ferré de France, établissement public, à compter du 1er janvier 1997 et constituent ainsi un ouvrage public. Mais il n'en demeure pas moins que la SNCF qui est un EPIC est chargée selon les articles 1er de la loi du 13 février 1997 compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public de la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que du fonctionnement et l'entretien des installations de sécurité de ce réseau ; l'article 11 du décret du 5 mai 1997 précise à cet effet qu'elle assure, entre autres missions, une mission de surveillance, d'entretien régulier, de réparations, dépannages et mesures nécessaires au fonctionnement du réseau et à la sécurité de l'ensemble des plates formes, ouvrages d'art et quais. L'article 6 de la loi du 13 février 1997 qui indique que réseau Ferré de France est substitué à la SNCF dans ses droits et obligations liés aux biens qui lui sont apportés ne peut concerner les missions clairement définies de la SNCF telles que mentionnées dans l'article 1er de la loi et l'article 5 du décret. De ce fait même si ces missions doivent être conformes aux objectifs et principes de gestion définis par Réseau Ferré de France, **il en résulte que la SNCF en sa qualité d'EPIC et de gardienne des infrastructures doit répondre des dommages occasionnés par les choses dont elle a la garde même si elle n'en est pas propriétaire devant les juridictions de l'ordre**

**judiciaire.** »<sup>26</sup> La SNCF est donc le défendeur tout désigné pour les usagers prétendant à la réparation d'un dommage qui leur est causé durant l'usage qu'ils font du service public fourni par la Société Nationale.

A cet endroit de nos propos tout est à sa place, tout est en ordre, les parties sont identifiées, demandeurs comme défenderesse, les règles de droit applicables sont désignées, le tableau semble tout brossé. « Las ! La clarté (...) n'est qu'un leurre »<sup>27</sup> pour reprendre les propos d'Yvonne Lambert-Faivre, il est vrai dans un autre contexte. Pour qui regarde de plus près, le droit appliqué dans les litiges impliquant la SNCF prend un aspect plus flou. Pour le puriste, le « droit de la SNCF » paraît comme auréolé de mystère tant il est vrai que les chemins qu'il emprunte sont parfois tortueux. Sans anticiper sur l'étude plus approfondie qui sera présentée, il est d'ores et déjà possible de mettre en lumière les hésitations des juges dans leur application du droit de la responsabilité civile au transporteur, les montages juridiques soutenant le motif de certaines décisions, ou encore l'interprétation tellement stricte de la loi qu'elle confine à la création prétorienne<sup>28</sup>. Ces circonvolutions, on le verra, peuvent paraître superflues si l'on considère les outils juridiques mis à la disposition des juges dans ces affaires et qui se révèlent somme toute, tout à fait classiques. C'eut été sans compter la bonne volonté que mettent les juges à favoriser l'indemnisation des victimes et qui donne lieu à une jurisprudence emprunte d'humanité à l'égard des victimes (une attitude chevaleresque qui inspire d'ailleurs le registre lexical utilisé dans nos titres), dont on peut s'interroger sur la longévité face au droit européen bientôt en vigueur.

---

<sup>26</sup> CA Bordeaux, 10 décembre 2007, *JurisData* n° 2007-352445.

<sup>27</sup> Yvonne LAMBERT-FAIVRE, « Fondement et régime de l'obligation de sécurité » : *Dalloz* 1994, p. 81.

<sup>28</sup> Allusion à la sévérité des juges dans l'appréciation des conditions d'exonération du débiteur de l'obligation de sécurité de résultat qui a pu être assimilée à l'existence d'une garantie à la charge de la SNCF, V. *infra*.

Cette étude se propose donc d'analyser le « droit positif de la SNCF » dans l'optique d'une prochaine libéralisation du transport de voyageurs, en abordant successivement :

Chapitre 1 : La mise en jeu de la responsabilité civile de la SNCF, un arsenal juridique classique au déclenchement aléatoire...

Chapitre 2 : ... au service d'une « noble » cause : l'indemnisation quasi systématique des victimes de dommages corporels.

Le lecteur est avisé que l'analyse de la jurisprudence et des textes sera complétée au besoin par des données émanant d'un domaine qui mérite toute notre attention en matière de droit des usagers : les méthodes alternatives de résolutions des conflits. Les engagements commerciaux constituent un levier particulièrement prégnant en la matière, de même que la médiation, développée et soutenue par la SNCF et les associations de consommateurs.

**CHAPITRE 1 : LA MISE EN JEU DE LA RESPONSABILITE CIVILE DE LA  
SNCF, UN ARSENAL JURIDIQUE CLASSIQUE AU DECLENCHEMENT  
ALEATOIRE...**

La demande de réparation d'un dommage subi par un usager de la SNCF relève du droit de la responsabilité civile. Cette notion du droit privé s'est bâtie sur la jurisprudence, elle se compose de règles essentiellement prétorienne. Elle s'articule autour de deux concepts : la responsabilité contractuelle et la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle.

La responsabilité contractuelle d'un justiciable, personne physique ou morale, est engagée lorsqu'elle n'a pas exécuté ou qu'elle a mal exécuté une ou plusieurs de ses obligations contractuelles. Elle doit réparation à son cocontractant à hauteur du dommage prévisible au moment de la conclusion du contrat. Sa responsabilité est partiellement ou totalement dégagee si l'auteur de la faute contractuelle prouve l'existence d'un fait exonératoire. On entend par là le cas fortuit, le fait d'un tiers, la faute de la victime qui revêtirait les caractères de la force majeure<sup>29</sup>.

De son côté la responsabilité délictuelle est engagée lorsqu'une personne physique ou morale contrevient à son obligation générale de ne pas nuire à autrui. Cette obligation découle de l'impossibilité pour la Loi d'être exhaustive dans son énoncé des comportements qu'il ne faut

---

<sup>29</sup> V. *infra*.

pas adopter. Il est apparu plus judicieux d'énoncer le comportement qu'il faut ne pas adopter : causer un dommage, quel qu'il soit, à autrui. Là encore, il est possible de rapporter la preuve de faits exonérateurs permettant de dégager totalement ou non la responsabilité du fautif.

Dans un souci de sécurité des relations, tant contractuelles (le but étant de ne pas contrevenir aux prévisions légitimes des parties et de faciliter par ce biais la conclusion de contrats et donc l'essor économique), que non contractuelles, des délais ont été prévus, pour enfermer les risques de voir engager sa responsabilité civile dans un laps de temps légalement défini. L'actualité législative mérite ici une attention particulière. La Loi du 17 juin 2008 portant réforme de la prescription civile<sup>30</sup> vient en effet de modifier les délais en matière d'actions civiles. On retiendra désormais que la prescription quinquennale constitue le délai de droit commun, conformément au nouvel article 2224 du Code civil<sup>31</sup>. Le principe souffre d'exceptions, notamment en matière de dommages corporels pour lesquels le délai est porté à 10 ans en matière contractuelle et délictuelle, uniformisant de fait des prescriptions usuellement dissociées<sup>32</sup>.

La responsabilité civile est un fondement juridique invoqué classiquement devant les tribunaux. Cependant, en matière de droit des transports, les juges du fond, ainsi que les juges suprêmes, ont fait une interprétation tantôt large, tantôt étroite, et souvent originale (au sens premier du terme) des textes, rendant leur application singulière dans la

---

<sup>30</sup> JORF 18 juin 2008, Loi n° 2008-561.

<sup>31</sup> Du délai de droit commun et de son point de départ : article 2224 du Code civil : « Les actions personnelles ou mobilières se prescrivent par cinq ans à compter du jour où le titulaire d'un droit a connu ou aurait dû connaître les faits lui permettant de l'exercer. »

<sup>32</sup> Article 2226 du Code civil : « L'action en responsabilité née à raison d'un événement ayant entraîné un dommage corporel, engagée par la victime directe ou indirecte des préjudices qui en résultent, se prescrit par dix ans à compter de la date de la consolidation du dommage initial ou aggravé. Toutefois, en cas de préjudice causé par des tortures ou des actes de barbarie, ou par des violences ou des agressions sexuelles commises contre un mineur, l'action en responsabilité civile est prescrite par vingt ans. »

matière qui nous occupe. S'il est admis dès 1804 qu'il appartient « *au magistrat, [...] pénétré(s) de l'esprit général des lois (d') en diriger l'application* »<sup>33</sup>, les jugements et arrêts concernant la responsabilité de la SNCF laissent songeur quant à la stabilité de cette application et à la différence qu'il peut exister entre l'esprit et la lettre. Les auteurs ont d'ailleurs pu parler de désordre de la jurisprudence.

L'originalité du droit appliqué à la SNCF réside dans une curiosité juridique : les juges, pour des raisons analysées plus avant dans notre étude, ont pu livrer des interprétations divergentes, ayant parfois recours à des montages, voire des fictions, juridiques, dans l'application de mécanismes sinon simples, à tout le moins traditionnels du droit français.

L'examen des modalités d'engagement de la responsabilité de la SNCF se fera donc en deux temps :

Section 1 : Les mécanismes classiques des fondements juridiques de l'engagement de la responsabilité civile de la SNCF

Section 2 : Le désordre jurisprudentiel relatif aux champs d'application des fondements juridiques de l'engagement de la responsabilité civile de la SNCF

---

<sup>33</sup> PORTALIS, « *Discours préliminaire sur le projet de code civil* », prononcé le 1<sup>er</sup> pluviôse an IX (21 janvier 1801). Il est l'un des rédacteurs du Code civil promulgué le 21 mars 1804 au même titre que TRONCHET, BIGOT DE PREAMENEU et MALEVILLE.

## SECTION 1 : LES MECANISMES CLASSIQUES DES FONDEMENTS

### JURIDIQUES DE L'ENGAGEMENT DE LA RESPONSABILITE CIVILE DE LA SNCF

Le principe veut que pour engager la responsabilité d'une personne, il faut réunir trois éléments. Le triptyque désormais classique comprend : une faute de la personne dont on entend engager la responsabilité, un préjudice subi par la personne qui souhaite le faire indemniser et un lien de causalité entre la faute du défendeur et le préjudice du demandeur. Nous ne nous étendrons pas ici sur la nature de ce lien de causalité, débattu tant en doctrine qu'en jurisprudence, et qui n'est pas l'objet de la présente étude. Nous rappellerons tout de même brièvement que si la cause du préjudice imputable au défendeur peut être « adéquate », la théorie de l' « équivalence des conditions » est très souvent appliquée. Cela revient à dire qu'il est nécessaire et suffisant que la faute d'une personne soit une des causes ayant entraîné un dommage pour autrui pour que le critère du lien de causalité soit rempli. Tandis que l'application de la causalité adéquate exigerait de prouver que cette faute est LA cause déterminante du dommage. Par exception, les textes peuvent prévoir une responsabilité de plein droit qui sera engagée alors même qu'aucune faute du présumé responsable ne lui est imputable.

L'étude de la responsabilité délictuelle de la SNCF sera l'occasion de revenir sur ces responsabilités sans faute (§2). Au préalable, nous nous intéresserons à la responsabilité contractuelle du transporteur (§1).

## § 1 : Le contrat de transport, source de responsabilité contractuelle de la SNCF

C'est l'existence d'un contrat de transport, ou au contraire son absence, qui détermine la nature de la responsabilité qui sera engagée : contractuelle dans le cadre de relations contractuelles, délictuelle en dehors de tout contrat. Il convient donc d'aborder au préalable la notion de contrat de transport (A), puis de consacrer nos développements aux obligations contractuelles mises à la charge de la SNCF (B).

### A. Le contrat de transport liant les voyageurs à la SNCF

Nous emprunterons ici une subdivision éprouvée, passant du *negotium* (1) à l'*instrumentum* (2). Le contrat de transport se prête parfaitement à cet exercice qui permet de réserver un traitement particulier à l'une de ses originalités, toute relative il est vrai : le billet de transport, support du contrat.

#### 1) Le contrat de transport de voyageurs

Le contrat liant la SNCF à ses voyageurs est un contrat de transport. Le contrat de transport peut être défini comme « *un contrat par lequel un transporteur s'engage moyennant rémunération, à déplacer une chose ou une personne d'un lieu à un autre* »<sup>34</sup>. Plus précisément, il s'agit d'un contrat de transport de personnes, défini par le Professeur Mercadal comme « *l'engagement d'un transporteur professionnel, moyennant le*

---

<sup>34</sup> Gérard CORNU, *Vocabulaire juridique* : PUF. 8<sup>ème</sup> éd. 2007.



*paiement d'un prix, à acheminer une personne déterminée ou un groupe de personnes d'un lieu défini à destination d'un autre lieu défini »<sup>35</sup>.*

Notons dès à présent que ces deux définitions souffrent de critiques, certes techniques et puristes, mais néanmoins justifiables. Il est en effet commun d'inclure dans la définition du contrat de transport l'obligation de déplacer « d'un lieu à un autre », précision superflue voire génératrice de confusion. Christophe Paulin souligne cette faille et affirme : « *il faut admettre qu'un contrat en vertu duquel un voyageur reviendrait à son point de départ constitue certainement un contrat de transport »<sup>36</sup>. Nous ne pouvons que nous ranger à cet avis et l'étayer. En effet, il est inconcevable de soustraire à la relation, entre un voyageur et la SNCF, la qualité de contrat de transport au motif que le voyageur est titulaire d'un aller-retour et que, malgré le déplacement incontestable, son objectif était bel et bien de revenir à son point de départ initial. Si l'on comprend bien que la notion de mouvement, de déplacement, de changement de lieu, est essentielle au cours de l'exécution du contrat, il nous paraît préférable de ne pas retenir la notion de distance entre le point d'origine du voyage et son point d'arrivée. C'est l'interprétation que fait la Cour de cassation : « *la qualité de transporteur (...) n'impliquait pas nécessairement un trajet d'un point d'origine à un point de destination et englobait les déplacements circulaires »<sup>37</sup>. Ainsi donc nous pouvons proposer une définition du contrat de transport ferroviaire : le contrat de transport de personnes est le contrat par lequel un prestataire de service s'engage envers une ou plusieurs autres, moyennant rémunération, à les déplacer, peu importe la longueur du trajet, les points de départ et d'arrivée étant indifférents, même concordants.**

---

<sup>35</sup> Barthélemy MERCADAL, *Droit des transports terrestres et aériens* : Dalloz 1996, p. 79.

<sup>36</sup> Christophe PAULIN, *Droit des transports* : Litec 2007, p. 194.

<sup>37</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 12 mai 2004, *Bull. civ. I*, n° 136.

Le contrat de transport entre dans la catégorie des contrats d'entreprise, aussi appelés contrats de louage d'ouvrage. Il s'agit d'un contrat consensuel, formé par la rencontre des volontés des parties, synallagmatique et à titre onéreux. On peut également préciser qu'il s'agit d'un contrat commutatif : chaque partie s'engage proportionnellement à l'engagement de l'autre, les cocontractants ne misent pas sur une possibilité de tirer profit du contrat, d'en obtenir un gain particulier outre la prestation de l'autre partie.

Selon Pothier, le louage d'ouvrage est « *un contrat par lequel l'une des parties contractante demande un certain ouvrage à faire à l'autre, qui s'oblige envers elle de le faire pour un prix convenu* »<sup>38</sup>. Jérôme Huet retient lui « *que le louage d'ouvrage est un contrat portant sur un travail, demandé par une personne à une autre, sans que celle-ci ne soit à son service, et le plus souvent moyennant rémunération* »<sup>39</sup>. Ces définitions ne sont pas sans rappeler l'article 1710 du Code civil : « *Le louage d'ouvrage est un contrat par lequel l'une des parties s'engage à faire quelque chose pour l'autre, moyennant un prix convenu entre elles* ».

Si le contrat de transport est un contrat synallagmatique c'est qu'il engendre pour les parties des obligations réciproques, qui sont les obligations principales du contrat, à savoir : l'obligation pour le transporteur de déplacer des personnes et l'obligation pour les usagers de lui verser le prix correspondant à sa prestation. Le paiement d'un prix est une obligation très commune en matière de contrats, dès lors l'obligation qui caractérise le mieux le contrat de transport de personnes est celle mise à la charge du transporteur : transporter des personnes. Cet énoncé ne déplairait certainement pas à Jacques de La Palice<sup>40</sup>,

---

<sup>38</sup> Jérôme HUET, *Traité de droit civil, les principaux contrats spéciaux* (sous la direction de Jacques GHESTIN) : LGDJ 2001, p 1243.

<sup>39</sup> *Ibid.*

<sup>40</sup> L'obligation du transporteur est de transporter : lapalissade. Une lapalissade est l'affirmation d'une évidence, par référence à une chanson écrite en l'honneur du Seigneur de La Palice pour

comme le souligne Christophe Paulin, qui parle lui d'« *Affirmation largement redondante* »<sup>41</sup>.

En tant que prestataire de service, partie à un contrat d'entreprise, le transporteur organise et dirige l'opération de transport. La SNCF ne fait pas que mettre sa force de travail à la disposition des usagers, elle mobilise toutes ses capacités. En cela le client n'est pas le maître d'œuvre, il est, s'agissant d'un service public, l'utilisateur. Le contrat de remorquage nous donne un contre exemple illustrant l'importance de la liberté accordée au transporteur pour qualifier un contrat de transport. Si le client dirige le prestataire, le contrat n'est pas de transport. Les auteurs consacrent généralement quelques développements au choix du mode de transport, nous nous plierons à la tradition d'autant plus qu'elle prend un réel sens en matière de transport de personnes par la SNCF. La maîtrise des opérations est laissée au transporteur, mais le choix du mode de transport ne lui revient pas. La SNCF est, la plupart du temps, débitrice d'une obligation de transport par train, si l'on excepte les liaisons intercommunales qu'elle assure par bus. Mais plus précisément, l'obligation de transporter par TGV peut être une obligation essentielle du contrat, tant du fait que seul ce mode de transport, relativement aux TER ou autres trains « grande ligne », peut permettre certains records de vitesse, que du fait que certains passagers désirent prendre le TGV... pour prendre le TGV tout simplement.

## **2) L'originalité des contrats de transport : l'instrumentum**

Le contrat de transport liant la SNCF à ses usagers se trouve matérialisé par un titre de transport, usuellement un billet de train. Encore n'est-il pas

---

ses faits d'arme : « Hélas s'il n'était pas mort, il ferait toujours envie » devenu « Hélas s'il n'était pas mort, il serait toujours en vie ».

<sup>41</sup> Christophe PAULIN, *op.cit.* p. 194.

juste d'affirmer que le billet comporte les obligations assumées par les parties. Au recto d'un billet de train ordinaire se trouvent des indications quant au voyage lui-même : date et heure, de départ et d'arrivée, lorsqu'il s'agit d'une réservation, date d'achat, lieu de départ et destination du voyage, parfois le nom du voyageur lorsqu'il s'agit d'un billet nominatif, et le tarif appliqué (c'est-à-dire 1<sup>ère</sup> ou 2<sup>nde</sup> classe et tenant compte d'un droit de réduction éventuel, lié à l'âge ou à la possession d'une carte de réduction). Au verso se trouvent les « conditions d'accès au train » du moins pour les titres achetés au guichet, les billets délivrés par les automates au format carte de crédit en sont dénués.

Il est ainsi certain que si le billet de train matérialise le contrat de transport, il ne peut que prouver son existence et ne peut prouver, en soi, le contenu exact de ce contrat. Quant à sa force probante, il laisse également présumer, de par sa possession, le paiement par l'usager du prix du transport et donc l'exécution de son obligation principale de payer. L'usager est cependant encore tenu d'une obligation d'honnêteté, si l'on peut dire, qui se manifeste par le compostage du billet.

Valider son titre de transport est une obligation sanctionnée pénalement. Le fait de voyager sans être muni d'un titre de transport valable constitue en principe une contravention de la troisième classe<sup>42</sup>. Dans le domaine des transports par rail, le législateur a en outre instauré un délit de fraude d'habitude, punissable de 6 mois d'emprisonnement et de 7500 euros d'amende<sup>43</sup>.

Il serait erroné de poser pour principe une « obligation de compostage » puisque les modes de validation des titres sont variés : poinçonnage,

---

<sup>42</sup> Décret du 22 mars 1942 article 80-3 et 1<sup>er</sup>.

<sup>43</sup> Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, article 24-1, créé par la loi du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne, article 50.

validation électronique, ou magnétique, compostage. Qui plus est, concernant les pratiques de la SNCF, l'usager « honnête » qui se signale **immédiatement** au contrôleur et lui demande de valider son titre ne se verra infliger aucune sanction. L'obligation de l'usager est bel et bien de ne pas frauder, ou tenter de frauder. La preuve de cette bonne foi repose sur la validation du titre de transport. On retrouve en fait la fameuse obligation d'exécuter de bonne foi, édictée par l'article 1134 du Code civil<sup>44</sup>.

On opérera ici une digression fort intéressante sur la déontologie appliquée au contrat telle qu'exposée par Laurent Aynès<sup>45</sup>. L'auteur dégage les principes jurisprudentiels en matière de déontologie, qu'il décrit ainsi : « A mi-chemin d'un « droit mou » et d'une « morale dure », dit-on parfois approximativement (B. Beignier, in Dictionnaire de la culture juridique ; v. aussi. D. Gutman, in L'Obligation, APD), la déontologie se présente comme un ensemble de **règles de comportement**, en marge du cœur même de la relation contractuelle, précédant la conclusion du contrat, gouvernant son exécution et parfois sa cessation ; et ceci, afin de permettre au contrat d'être individuellement et socialement profitable. » Ces « règles de comportement » constitueraient un contrepoids à l'unilatéralisme qui peut exister au sein même d'un contrat synallagmatique. Quelques uns des auteurs qui alimentent la réflexion du Professeur Aynès ont en effet mis en lumière « le pouvoir unilatéral » dont dispose chaque partie à un contrat. En marge des engagements pris par elles, il existe une possibilité pour chacune d'exécuter le contrat ou non de bonne foi. La prestation d'un service est le fait d'une partie qui peut ou non y « mettre tout son cœur », cela s'applique tant à la SNCF qu'à ses cocontractants. Il semblerait donc approprié, et utile aux prévisions des parties, de

---

<sup>44</sup> « Elles (les conventions) doivent être exécutées de bonne foi ».

<sup>45</sup> Laurent AYNES, « Vers une déontologie du contrat ? » : *Bulletin d'information de la Cour de cassation* n° 646, du 15 septembre 2006.

soumettre la déontologie à des règles distinctes de celles, plus techniques, qui régissent l'exécution matérielle et « froide » du contrat. Signalons tout de même que d'un point de vue pragmatique, certaines difficultés pourraient poindre ; par exemple, quant aux capacités d'appréciation de la bonne foi par les juges qui, ne l'oublions pas, sont des êtres humains, dotés de raison mais non de capacités extralucides...

## **B. Les obligations contractuelles de la SNCF**

Pour engager la responsabilité contractuelle de la SNCF, l'usager doit, après avoir établi l'existence d'un contrat, prouver que la Société Nationale a commis une faute contractuelle. Une faute contractuelle s'entend de l'inexécution ou de la mauvaise exécution d'une obligation prévue au contrat. Il est donc nécessaire de connaître les obligations de la SNCF pour mieux en déduire que leur inexécution est fautive. La SNCF est débitrice d'une obligation d'acheminer ses voyageurs sains et saufs (1), tout en leur garantissant de bonnes conditions générales de voyage (2).

### **1) L'obligation de transporter les voyageurs sains et saufs**

#### **L'obligation de sécurité incombant à la SNCF**

Comme nous avons eu l'occasion de l'évoquer plus haut, l'obligation caractéristique du contrat de transport est l'obligation de transporter. Au delà de cette affirmation plus qu'évidente, certaines précisions peuvent être apportées. Le transport doit être l'obligation principale pour qu'un contrat soit qualifié de contrat de transport, des obligations accessoires peuvent naître pour le transporteur à l'occasion de ce même contrat

sans que cela n'impacte sa qualification, du moment que la volonté de l'utilisateur tend principalement vers son déplacement. Si le transport est une obligation accessoire la qualification sera autre, par exemple pour le contrat de déménagement, où le transport n'est qu'un engagement annexe, l'objectif de l'acheteur étant d'acquérir la propriété d'un objet, pas de le déplacer.

L'obligation de transporter lie la qualification du contrat cependant elle n'est pas la seule obligation s'imposant au transporteur. La jurisprudence met à sa charge une obligation de sécurité. Par un arrêt du 21 novembre 1911<sup>46</sup>, les juges de la Cour de cassation firent œuvre créatrice en introduisant une obligation de sécurité dans le transport de personnes. Depuis lors le transporteur est tenu de mener le voyageur sain et sauf à destination. Alors qu'en 1884<sup>47</sup>, la Haute cour retient l'engagement de la responsabilité d'une compagnie de chemin de fer sur le fondement de la responsabilité extracontractuelle, en 1913<sup>48</sup>, elle étend la jurisprudence dégagée en 1911 au transport ferroviaire et parle, pour la première fois, d' « obligation de sécurité ». Nos développements ultérieurs nous mèneront à préciser les limites spatio-temporelles dans lesquelles s'applique l'obligation de sécurité.

La responsabilité de la SNCF en cas de préjudice corporel subi par l'un de ses passagers est engagée en droit commun par son obligation de sécurité. La jurisprudence en a d'ailleurs fait la voie royale menant à la réparation des dommages des usagers, en lui conférant la qualité d'obligation de résultat et en appliquant une conception très étroite des moyens d'exonération du transporteur<sup>49</sup>.

---

<sup>46</sup> Cass. Civ. 21 novembre 1911, S. 1912.1.73 Note LYON-CAEN

<sup>47</sup> Cass. Civ. 10 novembre 1884 S. 1885-1.129.

<sup>48</sup> Cass. Civ. 27 janvier 1913 S. 1913-117.

<sup>49</sup> V. *infra*.

Il est intéressant de noter que l'obligation de sécurité ne peut être invoquée que par le cocontractant lésé. Le contractant du transporteur, auteur d'une faute ayant causé un préjudice corporel à un autre voyageur, est un tiers au contrat liant le même transporteur et le voyageur victime. Il ne peut donc invoquer l'obligation de sécurité à la charge de la SNCF pour s'exonérer de sa responsabilité. La solution a été dégagée en 1989, en matière de transport par autobus à l'occasion d'un litige impliquant deux lycéens dont l'un avait blessé l'autre à l'œil en lui projetant des boulettes de papier. L'auteur du dommage invoquait, pour s'exonérer, la responsabilité de sécurité contractée par la société de transport envers le passager blessé. La Cour de cassation rejette son pourvoi au motif qu'il n'est pas fondé à se prévaloir d'une obligation découlant d'un contrat auquel il n'est pas partie<sup>50</sup>.

A *contrario*, le voyageur blessé pendant l'opération de transport peut rechercher la responsabilité de la SNCF alors même qu'aucune faute n'est à reprocher au transporteur, voire même que l'auteur de la faute dommageable est un tiers identifié. Il en va ainsi des chutes dont il n'est pas prouvé, mais est-il seulement possible de le prouver, qu'elles ne sont pas dues à une faute de la victime<sup>51</sup>. Il en est de même lorsqu'un passager est blessé par les bagages d'un tiers : en 1965<sup>52</sup> la SNCF devait indemniser une voyageuse blessée par la chute de la valise d'une autre voyageuse. En 1981, la même solution est retenue pour les blessures endurées suite à la chute d'un sac à dos. Une précision importante est apportée par la 1<sup>ère</sup> chambre civile, la SNCF se trouve dans un rapport contractuel avec le propriétaire du sac à dos, elle ne peut donc s'exonérer en invoquant la présomption de responsabilité qui pèse sur le propriétaire de l'objet (préssumé gardien) cause du dommage<sup>53</sup>.

---

<sup>50</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 2 mai 1989, *Bull. civ.* I n° 182.

<sup>51</sup> CA Lyon 30 octobre 2002 concluant à l'absence de cause d'exonération démontrée : « la SNCF n'établit pas que la glissade de Madame Y résulte d'un geste fautif ou d'une quelconque imprudence ou maladresse de la part de cette passagère ».

<sup>52</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 8 décembre 1965, *Bull. civ.* I n° 683

<sup>53</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 22 avril 1981, *JurisData* n° 1981-701060.



## Volonté des parties et obligation de sécurité

Les Hauts magistrats mettent depuis longtemps et avec régularité à la charge du transporteur de personnes cette obligation de sécurité, devenue obligation de résultat et dont la force contraignante ne fait que croître. Or, le contrat de transport, comme tout contrat, est soumis à la volonté des parties. Si les obligations des parties ne sont pas clairement définies, les juges peuvent interpréter le contrat à la lumière des intentions des contractants. Mais qu'en est-il de cette fameuse obligation de sécurité ? Il est douteux qu'au moment d'acheter son billet de train, le voyageur entende confier toute sa personne à la SNCF et prévoit à l'avance de tenir le transporteur responsable de tout ce qui pourrait lui arriver, y compris une agression par un autre voyageur, autrement plus coupable – sans préjudicier de la présomption d'innocence bien sur - que la SNCF en ce que son comportement relève d'une commission, d'une action volontaire et directe. Il est encore plus douteux que la SNCF ait la volonté d'assumer les retombées de la moindre mésaventure arrivée à chacun de ses usagers ; comme l'écrivait le Professeur Louis Josserand : *« il n'est pas croyable que le transporteur ait entendu, de gaieté de cœur, assumer une obligation étendue au point d'être irréalisable et jouer ainsi le rôle de guillotiné par persuasion »*<sup>54</sup>.

Il est bien évident que le contrat de transport est ici instrumentalisé pour répondre aux objectifs sociaux des tribunaux. L'intérêt général

---

<sup>54</sup> Louis JOSSERAND, « L'essor moderne du concept contractuel » : *mélanges Gény*, p. 345, cité dans *Traité de droit civil, les conditions de la responsabilité*, Geneviève VINEY et Patrice JOURDAIN, (sous la direction de Jacques GHESTIN) : LGDJ 2006, p. 497. Pour une analyse différente voir Patrice JOURDAIN, « L'exploitant d'un remonte-pente n'est plus tenu que d'une obligation de sécurité de moyens » : *RTD Civ.* 1993 p. 364 : *« l'obligation de sécurité fait figure d'accessoire indissociable ; elle est inhérente au contrat. Son adjonction presque naturelle échappe dès lors au grief d'artifice »*.

transcende la volonté des parties, dont l'une au moins profite des largesses des juges dans leur appréciation souveraine.

### **Responsabilité de la SNCF relative aux bagages**

L'obligation de sécurité de la SNCF, si elle s'étend logiquement à ses cocontractants, n'excède pas cette limite, ce qui revient à dire qu'elle ne s'applique ni aux voyageurs irréguliers, qui sont alors recevables à fonder leurs actions sur la responsabilité délictuelle uniquement, ni aux biens des voyageurs, même réguliers. Selon la jurisprudence majoritaire, la responsabilité de la SNCF ne peut être engagée à raison de vols, pertes, détériorations ou destructions des bagages à mains de ses voyageurs. Les bagages à mains sont en fait tous les bagages qui n'ont pas été enregistrés. Il s'agit des sacs à main oui, mais aussi des valises, sacs et autres, que les voyageurs emportent avec eux à bord des trains. Les bagages enregistrés sont soumis au contrat que le voyageur souscrit lorsqu'il demande à bénéficier des offres de prise en charge des bagages par la SNCF. Cette prestation peut être achetée en même temps que le billet de train ou par téléphone pour 25 € pour un bagage, 36 € pour deux bagages et 47 € pour trois bagages (*tarif 2007*).

Quant aux bagages à bord des trains, ils sont sous l'entière responsabilité des voyageurs comme l'indiquent les pictogrammes à bord des trains. Que les bagages soient ou non placés dans les casiers spécialement prévus pour les recevoir n'entre pas en ligne de compte. Les voyageurs seraient donc bien inspirés de conserver dans toute la mesure du possible leurs biens auprès d'eux, voire d'aller « monter la garde » à chaque arrêt desservi par le train s'ils ont dû laisser leurs bagages en bout de voiture.

La Cour de cassation dans sa jurisprudence majoritaire conclut au défaut de base légale, lorsque les juges du fond retiennent la

responsabilité de la SNCF. Ce motif prévaut tant lorsque les juges censurés mettent en jeu la responsabilité contractuelle de la SNCF que lorsqu'ils mettent en jeu sa responsabilité délictuelle<sup>55</sup>. La clause limitative de responsabilité « et même de non obligation » alléguée par la SNCF qui se prévaut donc des pictogrammes placés à bord des trains et s'adressant aux voyageurs, est admise par la Cour, en tant qu'elle est jugée « parfaitement valable »<sup>56</sup>.

Une jurisprudence marginale et apparue dans un contexte bien particulier, a pu dégager une solution inverse. Le transporteur a vu sa responsabilité engagée à raison de la perte des bagages de ses voyageurs, alors même qu'ils n'étaient pas enregistrés<sup>57</sup>. Le raisonnement est le suivant : les bagages feraient l'objet d'un contrat accessoire au contrat principal de transport. La solution est à relativiser, elle a été rendue au sujet d'un transport en car et à l'encontre d'un voyageur italien.

Néanmoins, on signalera qu'une Cour d'appel a pu conclure au partage de responsabilités entre la SNCF et la victime d'un vol de bagages sur un motif tout à fait recevable : « *la SNCF engage sa responsabilité délictuelle en ne donnant pas à ses clients par la disposition des aménagements qu'elle leur offre la possibilité d'exercer sur leurs bagages à main la surveillance ordinaire qui leur incombe au terme des règles qu'elle a elle même édictées* »<sup>58</sup>, la voyageuse quant à elle avait commis une faute en plaçant dans ses bagages, qu'elle savait ne pas pouvoir surveiller, tous ses bijoux. Les auteurs s'accordent à dire que si l'absence d'obligation contractuelle ne fait aucun doute, la

---

<sup>55</sup> Absence de responsabilité de la SNCF : pour la responsabilité délictuelle : Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 29 avril 1994, *Bull. civ.* II n° 122 ; pour la responsabilité contractuelle : Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 10 juillet 1996, *Bull. civ.* I n° 307.

<sup>56</sup> *Ibid.*

<sup>57</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 3 juin 1998, *Bull. civ.* I n° 199.

<sup>58</sup> CA Paris 14 octobre 1993, *JurisData* n° 1993-604591.

preuve de la faute délictuelle déterminée de la SNCF s'avère bien difficile à rapporter<sup>59</sup>, pourtant il nous semble que dans cet arrêt les juges du fond motivent parfaitement leur décision.

## 2) L'obligation d'assurer le transport aux horaires prévus

Les voyageurs, que leurs déplacements soient à titre professionnel ou à titre personnel, ne sont pas indifférents à la ponctualité de la SNCF.

L'article L 133-2 du code de commerce est ainsi rédigé : « *Si, par l'effet de la force majeure, le transport n'est pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu à indemnité contre le voiturier pour cause de retard* ». Interprété *a contrario* cela signifie que si le délai est dépassé pour une raison imputable à la SNCF ou dont la SNCF ne peut démontrer la force majeure, il peut y avoir lieu à réparation. Pourtant la jurisprudence ne vise pas l'article précité, elle se fonde plutôt sur l'article 1147 du Code civil : « *Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part* ».

D'autre part, le décret du 13 septembre 1983 portant approbation du cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français, dispose en son article 1<sup>er</sup> : « (la SNCF) a pour missions : - d'une part, d'exploiter les services ferroviaires sur le réseau ferré national, dans **les meilleures conditions** de sécurité, d'accessibilité, de célérité, de confort et **de ponctualité**, compte tenu des moyens disponibles », ce que la

---

<sup>59</sup> A ce sujet, voir : Patrice JOURDAIN, « A propos de la responsabilité de la SNCF pour vol de bagages à main : l'obligation de préciser le fondement de la responsabilité » : *RTD Civ.* 1997 p. 139 ; Philippe DELEBECQUE, « Les juges du fond doivent préciser le fondement de la responsabilité qu'ils retiennent à l'encontre de la SNCF à l'occasion d'un vol de bagage à main » : *Dalloz* 1997, p. 25.

Cour d'appel de Paris définit comme « *un impératif de ponctualité figurant à son cahier des charges (...)* »<sup>60</sup>.

Les jugements retiennent la responsabilité de la SNCF dès lors que celle-ci ne prouve pas l'existence d'une cause exonératoire présentant les caractères de la force majeure : extériorité, imprévisibilité et inévitabilité, du moins selon l'enseignement traditionnel<sup>61</sup>. De fait, il est demandé aux usagers de prouver une faute de la SNCF, l'existence de leur préjudice et un lien de causalité entre les deux précédents. Il leur est demandé de prouver le retard qu'ils invoquent à l'appui de leurs prétentions, et d'évaluer leur préjudice. Pour s'exonérer, en tout ou partie, la SNCF devra prouver un cas fortuit ou le fait d'autrui ou de son contractant qui présente les caractères de la force majeure.

En outre l'obligation de ponctualité s'applique aussi bien aux trains « grande ligne » qu'aux trains de banlieue : « *les trains de banlieue n'en sont pas moins tenus de respecter les horaires affichés et diffusés à la clientèle* »<sup>62</sup>.

Les usagers victimes de retard obtiennent en règle générale une indemnisation correspondant au prix du billet qu'ils ont acquitté pour le voyage « gâché »<sup>63</sup>. Le faible montant des préjudices explique que le juge de proximité est la juridiction privilégiée dans les affaires de retard. Le juge de proximité d'Alès a eu l'occasion de faire application du droit positif en la matière : « *la SNCF a l'obligation contractuelle d'amener les voyageurs à destination selon l'horaire prévu* », l'utilisateur obtient 50 euros de réparation pour une heure de retard et l'inconfort d'avoir du voyager

---

<sup>60</sup> CA Paris 4 octobre 1996, *JurisData* n° 1996-600880.

<sup>61</sup> *V. infra.*

<sup>62</sup> CA Paris, 4 octobre 1996, *op cit.*

<sup>63</sup> Pour une comparaison avec le droit aérien : Philippe DELEBECQUE, « Indemnisation des retards dans les transports aériens » : *RTD com* 2001 p. 570.

debout<sup>64</sup>. Le juge de proximité de Périgueux condamne également la SNCF, cette fois à verser 78 euros 20 à un usager. La somme couvre le prix du billet et le préjudice de désagrément tel qu'évalué par le demandeur à l'action<sup>65</sup>.

En 1997, on comptabilisait un retard sur 42% des trains, ce chiffre est à analyser en tenant compte du fait que la majorité des retards oscille entre 5 et 10 minutes<sup>66</sup>.

<b>Les retards de la SNCF</b>	<b>1996</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
<b>Grandes lignes (retards supérieurs à 14 mn)</b>	5,0 %	6,3 %	6,8 %	5,8 %
<b>TER (retards supérieurs à 5 mn)</b>	6,8 %	8,8 %	10,6 %	8,8 %
<b>Transilien (retards supérieurs à 5 mn)</b>	6,7 %	8,4 %	9,8 %	9,5 %

**Tableau des retards de la SNCF**

(Source : Claire PERSET, *Société Civile* n°53, décembre 2005)

Pour qui veut être rigoureux et juste, il s'agirait donc de définir au préalable la « ponctualité » en matière de transport par train. En d'autres termes, à partir de quel délai un train est-il en retard ? On s'accommoderait d'une règle arithmétique comme : « la différence entre l'heure d'arrivée effective et l'heure d'arrivée prévue ne doit pas excéder X minutes ». Mais comment choisir cet écart type ? Un retard de

<sup>64</sup> Jugement du 15 avril 2008, RG n°92-08-000032, source : FNAUT.

<sup>65</sup> Jugement du 21 janvier 2008, RG n° 91-07-000149, source : FNAUT.

<sup>66</sup> *La vie du rail*, n° 2591, avril 1997.

trois minutes peut suffire à faire manquer une correspondance. Et si la correspondance est intermodale, par exemple avec un avion pour un rendez-vous d'affaire, voire pour un séjour de loisir organisé, la gêne occasionnée est grande.

L'occasion nous est ici donnée d'évoquer les précédents dégagés en matière de médiation. Le Médiateur de la SNCF qui est une entité indépendante, susceptible d'être saisie par 17 associations agréées de consommateurs, est une instance de médiation entre la SNCF et ses usagers. Le Médiateur, donc, a eu l'occasion d'affirmer qu'il appartient aux usagers de prévoir un temps suffisant entre deux de leurs correspondances<sup>67</sup>.

Les habitués de la SNCF auront tôt fait de penser « horaire garanti » lorsqu'il s'agit de retard de train. L'engagement « horaire garanti » est un engagement commercial de la SNCF. A ce titre, il ne prévaut ni sur la Loi qui d'ailleurs donne au contrat licite force de loi entre les parties, ni sur le décret de 1983. Cet engagement ne prive donc nullement les usagers de leur droit de recours en justice et ne les oblige aucunement à tenter une approche amiable avec la SNCF. Il est cependant vrai que la procédure est plus rapide : il suffit de compléter l'enveloppe « régularité » que la SNCF remet aux voyageurs arrivés en retard si elle estime que l'engagement s'applique, et de la poster accompagnée des billets (si l'enveloppe n'a pas été remise mais que l'engagement « horaire garanti » est applicable, il est possible d'envoyer les billets au Centre Régularité SNCF). Cette procédure n'en est pas pour autant plus efficace. L'engagement ne s'applique que restrictivement : en cas de retard sur un trajet grande ligne de plus de 100 km et pour un retard de plus de 30 minutes. La réparation se fait sous forme de Bons Voyage, à hauteur du tiers du prix du billet et seulement au-delà de 4 euros 60. Qui

---

<sup>67</sup> Rapport du médiateur de la SNCF 2007.

plus est la condition de son applicabilité est que la cause du retard ne soit pas imputable à la SNCF. Or, c'est la SNCF qui définit ce qui lui est imputable ou non dans le cadre de son geste commercial.

Le revers de la médaille est que la SNCF semble vouloir invoquer cet engagement en tant que clause limitative de responsabilité, par exemple dans le litige qui a donné lieu au jugement du 21 janvier 2008<sup>68</sup>, la SNCF opposait au demandeur les termes de l'engagement « horaire garanti ». Mais qu'en serait-il de la légalité et de l'applicabilité de cet engagement si la qualification de clause contractuelle pouvait lui être appliquée ? Deux reproches au moins peuvent lui être faits qui ruinerait toute son efficacité (du moins du point de vue de la SNCF).

L'engagement de remboursement comporte lui-même une clause conditionnelle : le remboursement n'a lieu que si la cause du retard n'est pas imputable à la SNCF. Or, c'est la SNCF elle-même qui décide de l'applicabilité de l'engagement, donc de l'imputabilité des événements. En d'autres termes, l'exécution de l'engagement de la SNCF de rembourser dépend de la SNCF, il est au pouvoir de la SNCF de faire arriver ou d'empêcher la réparation due en cas de retard. Au-delà du dilemme du juge-et-partie, cela correspond à la définition des conditions potestatives<sup>69</sup>, prohibées par l'article 1174 du Code civil<sup>70</sup>. La sanction est la nullité de l'engagement et non uniquement de la condition ce qui n'arrangerait en rien les usagers. Heureusement pour ceux-ci peu importe les obligations superflues auxquelles s'engage la SNCF, celle-ci est de toute façon tenue, comme nous l'avons vu, d'une obligation contractuelle de ponctualité.

---

<sup>68</sup> Juge de proximité de Périgueux *Op. cit.*

<sup>69</sup> Article 1170 du Code civil : « La condition potestative est celle qui fait dépendre l'exécution de la convention d'un événement qu'il est au pouvoir de l'une ou de l'autre des parties contractantes de faire arriver ou d'empêcher ».

<sup>70</sup> Article 1174 du Code civil : « Toute obligation est nulle lorsqu'elle a été contractée sous une condition potestative de la part de celui qui s'oblige ».



Seconde problématique soulevée par l'engagement « horaire garanti » : si l'on passe outre le fait qu'il s'agit d'une condition potestative, cet engagement limite la portée de l'obligation de ponctualité, qui pourrait bien être une cause essentielle à l'engagement des voyageurs, notamment des personnes empruntant un train pour des raisons professionnelles, ou estudiantines. La jurisprudence Chronopost, qui, il est vrai, a été dégagée dans des circonstances précises et en présence d'un contrat de transport de marchandise, peut trouver application ici : *«Doit être réputée non écrite la clause limitative de responsabilité insérée dans un contrat de transport fixant l'indemnisation du retard au montant du prix du transport, dès lors que le transporteur, spécialiste du transport rapide garantissant la fiabilité et la célérité de son service, qui s'était engagé à livrer le pli de l'expéditeur dans un délai déterminé, avait, en ne livrant pas dans ce délai, manqué à cette obligation essentielle dont la clause contredit la portée »*<sup>71</sup>. Si la ponctualité est la cause de l'engagement du voyageur, la clause limitative de responsabilité à laquelle peut être assimilée l'engagement « horaire garanti » et qui contredit la portée même de l'obligation de ponctualité, doit ainsi être réputée non écrite. La ponctualité peut effectivement être la cause du contrat dans nombre d'affaires. En effet, dans certains cas, les usagers contractent avec la SNCF (par exemple, en vue de prendre un TGV) dans le but non pas de se déplacer et d'arriver plus ou moins à l'heure, mais choisissent précisément le TGV, ou autre train, en fonction des horaires prévus pour arriver à l'heure en un lieu déterminé. Souvent d'ailleurs le besoin de ponctualité se couple à un besoin de célérité qui conditionne le choix du TGV, qui permet non seulement d'arriver à l'heure, mais encore de voyager plus rapidement, ce qui enfin permet de reporter au plus tard son heure de départ afin d'employer ce gain de

---

<sup>71</sup> Cass. Com. 22 octobre 1996 Bull. com. n° 261, affaire concernant Chronopost..

temps, au lieu de passer de nombreuses heures dans les transports alternatifs, tels le taxi.

Ainsi l'obligation principale de la SNCF n'est plus tant seulement d'« acheminer », mais d'« acheminer à l'heure dite », de façon indissociable, sans quoi l'utilisateur eut pu choisir un autre moyen de transport (avion ou autre) voire le même mode mais à un moment différent, plus tôt (pour peu que la SNCF estime qu'un retard de sa part soit suffisamment prévisible pour conseiller à tous ses clients de prendre le train précédent...) pour satisfaire à son besoin de ponctualité.

## § 2 : Les sources de responsabilité délictuelle de la SNCF

Si la responsabilité contractuelle se définit positivement par l'existence de certaines conditions, la responsabilité délictuelle se définit négativement par le défaut de l'une de ces conditions. Cela revient à dire que si le litige n'entre pas dans le domaine de la responsabilité contractuelle, alors, et seulement alors, il entre dans le domaine de la responsabilité délictuelle. Le demandeur à l'action devra alors prouver l'existence d'une faute délictuelle, son préjudice et la connexité entre les deux. Cela étant la responsabilité délictuelle est également le siège de plusieurs responsabilités sans faute. Les responsabilités du fait des enfants mineurs ou encore du fait des animaux (article 1385 du Code civil) ou des bâtiments en ruine (article 1386 du Code civil) ne seront pas traitées dans cette étude en ce qu'elles ne concernent pas le transporteur ferroviaire de personnes dans sa mission de transport. Nous nous attacherons plus pertinemment à exposer de façon générale la responsabilité extra contractuelle de la SNCF (A), avant de nous consacrer à la responsabilité de la SNCF gardienne d'objets instruments de dommages (B).

### A. La responsabilité extracontractuelle de la SNCF

L'article 1382 du Code civil dispose : « *Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer* ». Il s'agit du principe de responsabilité civile du fait personnel. Expressément cité par l'article, la faute est au cœur du système de la responsabilité délictuelle, ou quasi-délictuelle si la faute est non intentionnelle comme une faute d'imprudence ou de négligence consacrée à l'article 1383 du même code : « *Chacun est*

*responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence* ». Il est certain que le fait de ne pas respecter les dispositions législatives ou réglementaires engage la responsabilité civile des sujets de droit, mais il s'avère également que l'inobservation de certaines normes non consacrées par écrit entraîne la même conséquence.

En consacrant les fautes d'imprudence ou de négligence, le législateur a permis que soit inquiété le justiciable qui se soumettrait pourtant à tous les textes. Ne soulevant en nous aucune critique, puisqu'il est vraisemblable que de toute façon le législateur ne peut tout prévoir, l'article 1383 du Code civil abandonne à la sagacité des juges le pouvoir de qualifier les comportements sanctionnés comme fautifs. Le pouvoir d'interprétation des juges du fond est considérablement étendu à ce sujet, leur appréciation souveraine met à jour un réel bloc de normes de conduite. A la lumière de certains ouvrages, nous déplorerons tout de même la diminution de l'importance du rôle du juge en la matière. La place accordée aux textes, qui dans l'imaginaire collectif sont dotés de plus de force astreignante que les précédents judiciaires, s'est accrue au détriment « *des sources métajuridiques, telles que la morale, l'équité, la bonne foi... sur lesquelles s'appuie l'interprétation judiciaire en ce domaine* »<sup>72</sup>.

Une faute délictuelle ou quasi-délictuelle est généralement imputable à une personne physique douée de volonté, ce qui permet de caractériser l'élément moral de la faute. La SNCF est une personne morale, ce qui n'empêchera pas d'engager sa responsabilité pour faute si elle a été commise par ses dirigeants, en son nom et pour son compte. L'article 1382 est régulièrement invoqué contre la SNCF même si les affaires ne correspondent pas réellement à celles dont nous traitons ici.

---

<sup>72</sup> Philippe LE TOURNEAU, *Conditions de la responsabilité*, p. 378 ; voir également Droit de la responsabilité et des contrats, *Dalloz action* 2005 2006 : p. 1202.

Cela prouve utilement que l'article 1382 est un fondement possible, à défaut d'être pertinent dans la majorité des litiges qui opposent usuellement SNCF et voyageurs.

La SNCF a néanmoins pu voir sa responsabilité délictuelle invoquée à raison de l'existence de deux conventions d'occupation précaires consenties à deux personnes différentes pour un même local<sup>73</sup> ; à raison encore de sa qualité d'employeur et de gestionnaire du régime obligatoire de sécurité sociale des agents du chemin de fer, en ce que la SNCF a rendu obligatoire le vaccin contre l'hépatite B qui serait responsable dans certains cas de la survenue de sclérose en plaque<sup>74</sup> (le pourvoi contre la SNCF fait l'objet d'un désistement des parties dans cette affaire, la responsabilité du laboratoire dépend de la preuve d'un lien de causalité entre une faute au moment du dernier rappel et le préjudice allégué) ; à raison enfin de la rupture brutale de pourparlers à un stade avancé<sup>75</sup> avec une société souhaitant louer des lecteurs DVD à bord des TGV. Il a également été jugé qu'en cas de grève paralysant les activités, la passivité partielle de la SNCF face aux événements ne constitue pas une faute délictuelle<sup>76</sup>.

## **B. La responsabilité délictuelle de plein droit de la SNCF : le fait des choses, un moyen récurrent dans la jurisprudence**

Face au développement industriel, et à la montée en puissance du machinisme, la plupart des pays se sont dotés de régimes dérogatoires au droit commun, permettant d'engager la responsabilité du gardien de

---

<sup>73</sup> Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 19 juin 2008, n° 07-18389 : aucune responsabilité de la SNCF en raison du défaut de lien de causalité entre la faute de la SNCF et le préjudice allégué.

<sup>74</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 22 mai 2008, *Bull. civ.* I n° 147.

<sup>75</sup> Cass. Com. 20 février 2007, n°05-15863 : aucune faute de la SNCF, absence de mauvaise foi dans la rupture des pourparlers.

<sup>76</sup> Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 9 juillet 1997, *Bull. civ.* II n° 230.

la chose sans avoir à prouver de faute<sup>77</sup>. La France ne fait pas exception. L'article 1384 alinéa 1<sup>er</sup> du Code civil dispose : « *On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.* »

La responsabilité générale du fait des choses nécessite la réunion de trois conditions : la chose, l'intervention de la chose dans le dommage allégué et la garde de la chose exercée par celui à qui réparation est demandée.

L'intervention d'une chose s'entend de tout fait d'un bien inanimé, meuble ou immeuble, vicié ou non, qui a provoqué, directement ou indirectement, un dommage ; que l'objet ait été en mouvement ou non et qu'il soit entré en contact avec la victime ou non.

La garde de la chose implique la maîtrise de la chose. Le propriétaire de la chose instrument du dommage est présumé en être le gardien. Toutefois, la présomption est simple et tombe si le propriétaire prouve qu'il avait transféré la garde à autrui. Le gardien de la chose *in fine* est celui qui en a l'usage, le contrôle et la direction.

Lorsque la victime prouve l'intervention d'une chose dans son dommage, le gardien effectif de cette chose est présumé responsable du dommage. Il ne s'exonère, en tout ou partie, qu'en rapportant la preuve d'un cas fortuit, du fait d'un tiers ou d'une faute de la victime, présentant les caractères de la force majeure.

En pratique, la SNCF est gardienne de nombreux objets potentiellement instruments de dommages. Sa responsabilité délictuelle peut bien sûr être engagée si un train cause un dommage, mais aussi ses composantes.

---

<sup>77</sup> Voir Jean-Pierre GRIDEL, « Transport ferroviaire de voyageurs. De l'accident à l'agression : l'extension réaffirmée de l'obligation de sécurité du transporteur » : *Dalloz* 2002, p. 2631 ; ou encore Geneviève VINEY, Patrice JOURDAIN « Les conditions de la responsabilité » : *Op.cit.*, p. 675.

Une hypothèse précise reste encore à solutionner, mais gageons qu'il ne s'agit pas d'un cas d'école : si la valise d'un passager blesse dans sa chute un voyageur-fraudeur, la SNCF est-elle responsable au titre de l'article 1384 alinéa 1<sup>er</sup> ?

On note au préalable que si la responsabilité de la SNCF est recherchée elle ne pourra appeler en garantie le propriétaire du bagage instrument du dommage si elle est dans un rapport de droit contractuel avec lui<sup>78</sup>. La jurisprudence ne peine pas à engager la responsabilité de la SNCF si le bagage heurte un de ses cocontractants, mais l'occasion ne s'est pas encore présentée de qualifier la SNCF de gardienne des bagages de ses voyageurs vis-à-vis des usagers irréguliers (les resquilleurs hésitant peut-être à mettre en cause une société qu'ils abusent). Est-ce possible ? Si le dommage survient alors que le propriétaire du bagage le manipule (par exemple en le descendant des compartiments à bagages situés au dessus des sièges des voyageurs), c'est assurément cette personne qui a l'usage, le contrôle et la direction de la valise, et est donc présumée responsable. Si la valise posée dans ce même compartiment, entraînée par la force d'inertie, chute du fait d'un arrêt brutal du train ou d'un virage pris à grande vitesse, le voyageur n'a pas la maîtrise de son bagage, la présomption de responsabilité tombe donc. La SNCF a la maîtrise, par l'entremise du conducteur, du train, mais peut-on affirmer qu'elle maîtrise également les biens et effets des voyageurs ? La Cour de cassation imputera-t-elle, dans une optique d'indemnisation du voyageur irrégulier blessé, la responsabilité des chutes de bagages à la SNCF, alors même que la SNCF ne peut rien contre les lois élémentaires de la physique ? La question reste en suspens. Il nous apparaît tout de même, au vu des jurisprudences étudiées, que les juges pourraient bien engager la responsabilité de la SNCF au motif qu'elle dispose des

---

<sup>78</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 22 avril 1981, *Op. cit.*

moyens et techniques suffisants permettant de prévoir des espaces de rangement sécuritaires.

Quoiqu'il en soit de cette hypothèse, la position des juges dépendra des preuves rapportées. En matière de responsabilité du fait des choses, le demandeur à l'action en réparation supporte la charge de la preuve. C'est donc la victime qui prouve que la SNCF, en l'occurrence, exerce un pouvoir indépendant d'usage, de direction et de contrôle sur la chose instrument du dommage au moment de la survenance de ce même dommage. En l'absence de preuves emportant la conviction des juges, la victime est déboutée. C'est notamment le cas dans les litiges où le propriétaire de l'objet n'est pas identifié, la responsabilité de la SNCF n'est alors pas retenue ; il s'agit le plus souvent des accidents causés par des objets jetés depuis un train<sup>79</sup>.

### **Le cas particulier des escalators**

Nous tenons simplement à signaler ici que la responsabilité de la SNCF peut être mise en jeu à raison de la garde qu'elle exerce sur les escalators menant des halls de gare aux quais. Les escaliers roulants étant de fait des objets en mouvement, le lien de causalité entre le dommage de la victime et l'action de l'objet ne pose aucun problème. La deuxième chambre civile a pu rappeler à ce sujet que l'escalier roulant même s'il n'est pas seul à l'origine du dommage, de par son mouvement en est à tout le moins partiellement responsable. En l'espèce, la valise d'un tiers dans sa chute avait renversé une femme, la

---

<sup>79</sup> Voir Geneviève VINEY, Patrice JOURDAIN : *Op. Cit.* p. 736, et notamment pour nuancer nos propos : « Tandis que la compagnie de chemins de fer a été déclarée responsable du dommage causé à un enfant jouant à coté de la voie par le choc d'un fragment métallique « qui provenait nécessairement soit du matériel, soit de la voie », toutes choses dont la SNCF est propriétaire (Cass. Civ. 2<sup>ème</sup> 1<sup>er</sup> juillet 1976, *JurisData* n° 1975-09925, *JCP* 1977 II 18684 note Philippe LE TOURNEAU) ».



cour d'appel en avait déduit que l'escalator n'avait joué aucun rôle causal dans la survenance de l'accident. Elle est censurée au motif que « l'escalator en mouvement avait été, au moins pour partie, l'instrument du dommage »<sup>80</sup>.

Notons, pour les personnes accompagnant les voyageurs, et donc usagères de l'ouvrage public (non du service public) dont les litiges relèvent de la compétence des juridictions administratives, un arrêt de la cour administrative d'appel de Bordeaux qui ne retient pas la responsabilité de la SNCF. Une fillette avait été gravement blessée à la main alors qu'elle se trouvait sur un escalator et éloignée de son père, contrairement aux consignes apposées sur la machine. Les juges administratifs n'ont relevé aucune faute, qu'aurait constituée un défaut d'entretien normal de l'ouvrage appartenant à la SNCF et précisent encore que l'accident trouve seulement son origine dans l'imprudance commise dans l'usage de cette installation<sup>81</sup>.

---

<sup>80</sup> Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 13 mars 2003, *Bull. civ.* II n° 65.

<sup>81</sup> CAA Bordeaux 31 juillet 2007, *Fretille c. SNCF*, n°06BX00468.

SECTION 2 : LE DESORDRE JURISPRUDENTIEL RELATIF AUX CHAMPS  
D'APPLICATION DES FONDEMENTS JURIDIQUES DE L'ENGAGEMENT DE  
LA RESPONSABILITE CIVILE DE LA SNCF

La section précédente nous a permis de poser les bases du droit des responsabilités applicable à la SNCF en tant que transporteur de personnes. Si comme toujours en droit, les principes souffrent d'exceptions, elles-mêmes limitées par d'autres exceptions voire des retours au principe, le droit de la responsabilité est une branche classique du droit que les juristes appréhendent dès leurs premières années d'études et dont les bases sont profondément ancrées en eux, provoquant des réflexes quasi pavloviens : « Responsabilité civile ? Faute, préjudice, lien de causalité ! » Il reste que certains réflexes se trouvent comme annihilés en droit des transports, surtout en droit ferroviaire. La jurisprudence est changeante en la matière, les juges définissent et redéfinissent les champs d'application des obligations, construisent et déconstruisent les limites de l'engagement contractuel, inventent et retouchent les modes d'engagement de la responsabilité civile de la SNCF. L'observateur perdu dans les méandres des précédents de la Justice s'interrogera d'emblée sur les difficultés qui ont pu se faire jour simplement pour déterminer le moment de la naissance du contrat de transport, il s'égarera ensuite à suivre les détours du raisonnement des juges pour motiver la mise en jeu de la responsabilité de la SNCF.

Suivons donc notre profane au travers de deux parties :

§1 : L'existence d'un contrat de transport, condition de la responsabilité contractuelle, un débat *a priori* clos.

§2 : Le cadre contractuel, limite du domaine de la responsabilité contractuelle, une conception restrictive critiquable.

## § 1 : L'existence d'un contrat de transport, condition de la responsabilité contractuelle, un débat *a priori* clos

L'existence d'un contrat de transport conditionne le fondement sur lequel sera engagée la responsabilité de la SNCF. Le moment de sa conclusion doit donc être parfaitement connu. Avant la naissance du contrat, c'est la responsabilité délictuelle des parties qui peut être invoquée, de même qu'après la « mort » du contrat. La responsabilité contractuelle est mise en œuvre dans les limites de l'existence du contrat, du moins en théorie puisque, comme nous le verrons, la responsabilité contractuelle de la SNCF ne couvre pas toute l'existence du contrat. L'importance de la détermination du moment de conclusion du contrat n'en est pas moins grande. La confirmation de l'existence d'un contrat (A) pour évidente qu'elle soit est nécessaire pour savoir quel fondement invoquer à l'appui de ses prétentions, mais elle est insuffisante pour connaître le cadre spatio-temporel dans lequel doivent s'exécuter les obligations contractuelles (B).

### A. La formation du contrat de transport

Le contrat de transport est un contrat consensuel, il se forme par la simple rencontre des volontés des deux parties contractantes. Le consensualisme est le principe en droit français, son contraire est le formalisme, à l'opposé duquel il présente l'avantage de la simplicité et de l'économie. Les parties marquent leur accord de la façon dont elles l'entendent, les modes d'expression de la volonté, « *corollaire(s) naturel(s) de la liberté contractuelle* »<sup>82</sup>, étant libres.

---

<sup>82</sup> Philippe LE TOURNEAU, « Droit de la responsabilité et des contrats » : *Dalloz action* 2005 2006, p. 1101.

Le moment de la rencontre des volontés, donc le moment de formation du contrat, reste à définir. D'aucuns affirment que le contrat de transport est formé par l'achat du billet. Mais en sommes-nous encore là, à l'heure actuelle ? De nombreux usagers prévoient leurs voyages le plus longtemps à l'avance possible pour bénéficier de tarifs avantageux (l'avantage reste tout relatif, le prix du billet étant extrêmement fluctuant et selon des critères échappant au contrôle des usagers). Leur volonté d'effectuer le trajet ne fait aucun doute, mais eux-mêmes ne sont pas encore certains de la date et ne le seront qu'au dernier moment (lorsqu'ils auront obtenu leur jour de congé, réservé une chambre, et sous réserve d'imprévu de dernière minute). On pourrait nous rétorquer que le contrat n'en est pas moins formé, les obligations essentielles du contrat étant définies et faisant l'objet d'un consensus. Nous élèverons cependant une autre contestation : *quid* de l'existence d'un contrat dans ce TER desservant des « petites gares » desquelles arrivent des voyageurs qui ne peuvent acheter leurs billets en gare et ont donc pour habitude de se le procurer auprès du contrôleur du train ? A partir de quand le contrat est-il formé ? Quand le voyageur aura réglé son billet ? Mais il ne pouvait le régler avant de monter à bord du train, dans quel domaine se situe alors le moment entre sa montée dans le train et l'achat du billet ?

Selon la jurisprudence, il appartient au demandeur de prouver l'existence du contrat où de prouver qu'il était dans l'impossibilité de se procurer un titre de transport valable. Le contrat est bien formé par la rencontre des volontés, l'achat du billet ne permet pas au contrat de se former, il ne s'agit que d'un moyen de preuve. Le contrat se forme dès la manifestation dénuée d'ambiguïté et de la part des deux parties de s'engager dans un contrat de transport, peu important que l'une des parties n'ait pas encore pu s'acquitter de son obligation de payer du moment qu'elle en a manifesté l'intention de façon non équivoque.

## **B. L'exécution des obligations contractuelles**

La jurisprudence actuelle restreint l'application de la responsabilité contractuelle du transporteur aux limites de l'exécution dudit contrat. Du moins pouvons-nous l'affirmer en matière de sécurité des usagers. Nous tenons ici à souligner toute l'ambiguïté de la démarche de la Cour suprême. Les juges ont semble-t-il scindé le contrat de transport en deux parties, l'une correspondant à l'obligation de sécurité et l'autre aux autres obligations. Tandis que la responsabilité contractuelle ne joue en matière de sécurité que lorsque l'usager est à bord du train, pourquoi les autres pans du transport se cantonneraient-ils aux mêmes limites ? En effet, l'obligation de ponctualité par exemple ne commence pas à engager la responsabilité de la SNCF à partir du moment où le voyageur commence à monter dans le train, sans quoi elle n'aurait plus aucun sens. L'obligation de ponctualité est une obligation contractuelle qui doit, pour être efficace, engager la SNCF justement avant tout contact entre l'usager et le véhicule. C'est d'autant plus vrai que régulièrement un « retard indéterminé » se mue en « train supprimé », que l'usager ne touchera donc jamais... Les limites du domaine d'engagement de la responsabilité contractuelle de la SNCF spécifiques, qui ne correspondent pas à la durée de l'existence du contrat, ne trouvent à s'appliquer qu'en matière de sécurité.

Suite à cette remarque liminaire, nous ne nous intéresserons plus qu'aux limites de l'obligation contractuelle de sécurité. Le cadre de la responsabilité de la SNCF en cas de dommage corporel subi par l'un de ses usagers correspond aux contours de l'exécution du contrat de transport, plus rigoureusement encore à la phase de transport

uniquement. Le contrat est conçu de manière particulièrement restrictive par la jurisprudence.

En dehors de l'exécution du contrat, le transporteur est soumis au jeu de la responsabilité délictuelle (qui implique l'absence de contrat), et ce depuis l'arrêt Valverde de 1989<sup>83</sup> qui enferme l'exécution du contrat dans les limites spatio-temporelles du contact entre l'usager et le véhicule, soit du moment où le voyageur commence à monter à bord du train, jusqu'au moment où il achève d'en descendre. En l'espèce, un voyageur, descendu de voiture, avait glissé sur le quai verglacé jusque sur la voie où il avait eu les jambes sectionnées sous les roues du train. La Cour de cassation accueille le pourvoi de la victime, elle casse l'arrêt rendu en appel et retient la responsabilité de la SNCF au motif que *« l'accident s'est produit au moment où a démarré le train d'où le voyageur était descendu et dont la SNCF avait la garde »*. Du reste, l'arrêt applique au contrat de transport les limites déjà définies par le célèbre arrêt Caramello<sup>84</sup> (qui, lui, retenait une obligation de sécurité limitée en dehors du contact) et dégagées à l'occasion d'une chute dans les escaliers du passage souterrain donnant accès au quai où la victime allait prendre le train. La haute Cour détermine alors ce qui reste encore aujourd'hui les limites de l'exécution du contrat de transport : *« L'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination (...) n'existe à la charge du transporteur que pendant l'exécution du contrat de transport, c'est-à-dire à partir du moment où le voyageur commence à monter dans le véhicule et jusqu'au moment où il achève d'en descendre »*.

Une conception encore plus sévère eut-été de restreindre l'obligation contractuelle de sécurité au transport même, c'est-à-dire à partir du moment où le convoi commence à s'ébranler et jusqu'au moment où il

---

<sup>83</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 7 mars 1989, *Bull. civ.* I n° 118, en dehors de l'exécution du contrat le transporteur est soumis à la responsabilité délictuelle, note Philippe MALAURIE, *Dalloz* 1991, p. 1.

<sup>84</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 1<sup>er</sup> juillet 1969, *Bull. civ.* I n° 260, *Dalloz* 1969, p. 640 note G CM.

stoppe fût-ce en pleine campagne et non en gare (en cas de panne intempestive par exemple). Nous ne sommes d'ailleurs pas bien loin de cette interprétation, preuve en est l'arrêt de la Première chambre civile de la Cour de cassation du 19 février 1991 dont l'apport en substance est le suivant : lorsqu'une correspondance divise un transport en plusieurs trajets, la responsabilité du transporteur à l'égard d'un voyageur victime d'un accident survenu au cours de cette correspondance est soumise aux règles de la responsabilité délictuelle. Ainsi, un voyageur blessé alors qu'il se trouve dans l'obligation de marcher de son train tombé en panne à une autre infrastructure de la SNCF devra engager la responsabilité délictuelle de la SNCF.

Le contrat est également enfermé, de façon fort logique, dans les limites spatiales indiquées par le titre de transport. Dès 1978, il avait été jugé que le voyageur qui circule au-delà du lieu de destination figurant sur le billet, ne peut se prévaloir des obligations résultant pour la SNCF du contrat de transport, « sauf à prouver qu'il avait été dans l'impossibilité d'acquitter le prix du voyage accompli au-delà de ce lieu de destination »<sup>85</sup>.

## **§ 2 : Le cadre contractuel, limite du domaine de la responsabilité contractuelle, une conception restrictive critiquable**

Les données actuelles en matière de responsabilité du transporteur découlent de nombreuses évolutions de la jurisprudence, d'affirmations en revirements c'est à tâtons que les juges ont avancé sur ce terrain qu'ils trouvent apparemment glissant. L'obligation de sécurité conçue à la base comme un instrument d'indemnisation des victimes a

---

<sup>85</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 12 décembre 1978, *Bull. civ.* I n° 386, p.301.



paradoxalement perdu de son efficacité à un moment où elle était particulièrement « en vogue », du fait de la distinction entre obligation de résultat et obligation de moyens, laquelle a gagné du terrain en droit des transports avant de le céder à la responsabilité délictuelle. Pourtant traditionnelle, la division entre responsabilité contractuelle et délictuelle est ici dénaturée au vu de l'application qui en est faite (A), nous insisterons donc sur les possibilités plus justes juridiquement qui s'offrent aux juges (B) et que les parties, leurs défenseurs du moins, pourraient invoquer à l'appui de leurs prétentions.

**A. La dichotomie traditionnelle : responsabilité contractuelle / responsabilité délictuelle, cheval de Troie d'une véritable fiction juridique**

L'arrêt Caramello du 1<sup>er</sup> juillet 1969<sup>86</sup> définissait la phase de transport, il s'agit, encore aujourd'hui, du moment à partir duquel le voyageur commence à monter à bord du véhicule, jusqu'au moment où il achève d'en descendre. Selon le même arrêt, la responsabilité contractuelle de la SNCF pouvait être mise en jeu durant toute l'existence du contrat, ce qui est somme toute conforme au droit. Une nuance existait cependant entre les accidents survenus avant et après l'opération matérielle de transport et ceux survenus pendant cette même opération. Pendant le transport la SNCF était tenue d'une obligation de sécurité de résultat, avant et après elle n'est tenue que d'une obligation de moyens. Cela faisait naître des inégalités flagrantes entre les victimes d'accidents dits de gare selon leurs statuts, pire ! les voyageurs en situation régulière étaient en plus mauvaise posture face à la justice que les tiers au contrat de transport, et même que les voyageurs resquilleurs ! Pour résumer : *« définitivement semblait-il et sauf recours à des artifices, le voyageur*

---

<sup>86</sup> V. *supra*.

*honnête se trouvait plus mal traité que toute autre victime d'accident de gare* »<sup>87</sup>. Cette iniquité vient du fait que les tiers à la SNCF bénéficiaient de la présomption de responsabilité imputée à la SNCF et rattachée à la garde des choses (article 1384 al 1<sup>er</sup> du Code civil), tandis que les voyageurs honnêtes blessés en gare invoquant l'obligation de sécurité de moyen devaient encore prouver une faute de la SNCF.

C'est certainement dans le but de rétablir « le juste et l'équitable » que la Cour de cassation opère par un arrêt du 7 mars 1989<sup>88</sup> un revirement de jurisprudence essentiel : désormais les accidents de gare seront soumis au régime de la responsabilité délictuelle. Contrairement à Corinne Mascala qui estime qu'« *il était artificiel d'étendre la responsabilité contractuelle du transporteur à des situations qui échappent aux prévisions du contrat* »<sup>89</sup>, nous pensons qu'il paraît plus artificiel d'appliquer à des personnes en relations contractuelles la responsabilité extracontractuelle. Quant aux prévisions des parties, n'oublions pas que la jurisprudence fait partie du droit positif et que, malgré le fait que l'obligation de sécurité a été dégagée par les juges et non par les parties, la SNCF ne peut être que consciente depuis lors qu'une obligation contractuelle de sécurité pèse sur elle, la jurisprudence étant ancienne et constante.

Néanmoins, l'abandon de cette alternative inique entre résultat et obligation, et l'utilisation d'un artifice autorisent plus d'équité envers les voyageurs loyaux. En somme, les voyageurs munis de titres de transport valables sont autant favorisés s'ils sont victimes d'accidents à bord d'un train ou dans la gare et les voyageurs resquilleurs sont juridiquement aussi bien traités que les contractants de la SNCF en cas de dommages

---

<sup>87</sup> Roselyne NERAC-CROISIER, « Soliloque sur la responsabilité du transporteur de personnes » : *Dalloz* 1995, p. 35.

<sup>88</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 7 mars 1989, note MALAURIE, *op.cit.*

<sup>89</sup> Corinne MASCALA, « Accidents de gare : le déraillement de l'obligation de sécurité » : *Dalloz* 1991, p. 80.

corporels, conformément à la fonction, de plus en plus, sociale de la Justice.

Malgré tout la position est critiquable : les juges ont du restreindre l'application du contrat de transport au moment où le voyageur se trouve dans le moyen de transport, ce qui est particulièrement restrictif. Le transport de marchandises, lui, englobe également les opérations matérielles de chargement et déchargement des objets sans que cela heurte la logique juridique. Il est également plus que surprenant de supposer que le contrat cesse de produire ses effets entre deux correspondances, le contrat de transport reste valablement formé, le changement de train entrainé dans les prévisions des parties, rien ne permet d'affirmer que le contrat entre « en veille » à ce moment là.

Le contrat étant formé selon la jurisprudence dès la rencontre des volontés et ne comportant pas de mentions expresses quant à sa date d'application, il pourrait en théorie trouver à s'appliquer dès sa formation. Ce serait exagéré, mais à tout le moins on peut considérer que dès lors que les deux contractants se trouvent réunis en un même lieu pour l'exécution des obligations qu'ils ont contractées, le contrat entre dans sa phase d'application. Cela revient à dire que dès que l'usager se présente en gare avec l'intention d'effectuer le trajet qu'il a réservé, ou, s'il s'agit d'un départ immédiat, dès lors qu'il quitte le guichet ou l'automate muni du titre de transport, le contrat de transport, et ses obligations, devient effectif puisqu'il y a un commencement d'exécution.

Pour autant nous ne préconisons pas de retomber dans l'excès inverse qui caractérisait la jurisprudence antérieure, à savoir imputer une obligation de sécurité de résultat de l'entrée en gare à la sortie de la gare de destination. Une autre possibilité, au moins, existe.

**B. Les possibilités actuelles : obligation de résultat atténuée / obligation de moyen renforcée, des créations prétoriennes applicables**

Christophe Paulin affirme : « Avec les outils dont elle dispose, la cour n'a le choix qu'entre deux mauvaises solutions. Faire supporter le risque de l'insécurité liée aux transports au passager ou au transporteur. On ne s'étonnera pas qu'elle ait choisi celui-ci plutôt que celui-là, fût-ce au prix d'une extension anormale de l'obligation de sécurité. »<sup>90</sup> Nous tenons à ajouter que la Cour de cassation peut encore incliner vers des alternatives intermédiaires, sensées et équitables.

Nous voulons bien sûr parler des catégories médianes que forment les obligations de moyens renforcées, ainsi que les obligations de résultat atténuées. Dégagées en matière de dépôt, ces obligations peuvent trouver une grande utilité ici. Cela permettrait en outre de se passer de l'application de l'article 1384 al 1<sup>er</sup> qualifié de « véritable fourre-tout jurisprudentiel »<sup>91</sup>.

Les juges plutôt qu'user de fiction juridique pourraient se servir des créations jurisprudentielles en mettant à la charge de la SNCF avant et après le contrat de transport une obligation de sécurité de résultat atténuée. Cette obligation ne s'appliquerait que dans les dépendances de la SNCF, quais et gare, et, est-il besoin de le préciser encore uniquement à l'égard de ses cocontractants. L'obligation serait de résultat en ce que le voyageur n'aurait pas à prouver la faute de la SNCF, ce qui le place sur un pied d'égalité avec les tiers au contrat de

---

<sup>90</sup> Christophe PAULIN, *Op. Cit.*, p. 1650.

<sup>91</sup> Roselyne NERAC-CROISIER, *Op. Cit.*

transport susceptibles d'invoquer la responsabilité délictuelle de plein droit de la SNCF. Toutefois l'obligation serait atténuée par l'élargissement des moyens d'exonération du transporteur, à savoir rapporter la preuve de l'absence de faute ou encore la preuve qu'il a accompli toutes les diligences que l'on pouvait raisonnablement exiger de lui.

Les juges pourraient motiver la solution par le même raisonnement qu'ils ont appliqué à l'exploitation d'un remonte-pente, dont le responsable n'est, lui, tenu que d'une obligation de moyen en raison de « *la participation active que l'utilisateur (...) était tenu d'apporter à l'opération* »<sup>92</sup> (même s'il est vrai que la jurisprudence concernant les télésièges, dont pourraient également s'inspirer les juges, elle, s'oriente actuellement plutôt vers une obligation de résultat<sup>93</sup>). De la sorte, lorsque l'utilisateur dispose d'une certaine autonomie ou doit participer activement à l'opération, comme c'est le cas quand il se rend à son quai, le transporteur ne serait tenu que d'une obligation de sécurité de résultat atténuée.

Il s'agit encore d'un découpage du contrat de transport, mais cette solution présente l'avantage de la logique : c'est la responsabilité contractuelle des contractants pendant la durée d'exécution du contrat qui est engagée.

Aussi critiquables soient-elles du point de vue du strict raisonnement juridique, la dichotomie opérée par la Cour de

---

<sup>92</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 4 novembre 1992, *Bull. civ. I* n° 277, *Responsabilité civile et assurance* 1993, n°32.

<sup>93</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 11 juin 2002, *Bull. civ. I* n° 166, note François CHABAS, *Droit et Patrimoine* septembre 2002, p. 103.

cassation, les fictions juridiques qu'elle conçoit, l'appréciation stricte de certains concepts et large d'autres, n'en sont pas moins des procédés mis au service d'un objectif qui transparait dans toutes les décisions : la juste indemnisation des victimes (Chapitre 2).

**CHAPITRE 2 : ... AU SERVICE D'UNE « NOBLE » CAUSE :  
L'INDEMNISATION QUASI SYSTEMATIQUE DES VICTIMES DE DOMMAGES  
CORPORELS**

Les tours et détours de la jurisprudence en matière de responsabilité civile du transporteur doivent, comme souvent en droit, s'analyser au regard des objectifs poursuivis par les juges et qui correspondent en fait aux évolutions de notre société. Nous avons déjà eu l'occasion de le souligner la jurisprudence par le pouvoir d'interprétation des juges est une source de droit adaptable aux mœurs et mentalités actuelles. C'est ce qui fait tout son intérêt et qui place le rôle des juges au cœur du droit au moins au même titre que celui du législateur.

Quelle préoccupation à ce point primordiale justifie donc l'attitude des juges face aux transporteurs ? La réponse est la même en droit médical<sup>94</sup> ou encore en droit de la consommation et dans le domaine des accidents de la circulation : la meilleure indemnisation des victimes<sup>95</sup>. Comme la doctrine a pu le souligner la « *commisération victimologique* »<sup>96</sup> à laquelle se livre la société accorde une place prépondérante aux victimes. Le consommateur, le travailleur sont qualifiés de « partie faible » au contrat avant même qu'un abus ne soit à déplorer. Dans ce contexte, les personnes ayant subi un préjudice se retrouvent en réalité en position de force tant les textes et leurs

---

<sup>94</sup> On se souvient par exemple de la jurisprudence Perruche et de ses suites législatives puis judiciaires : Isabelle CORPART, « Jurisprudence Perruche, le retour » : JAC n° 61.

<sup>95</sup> Victimes placées également au cœur du procès pénal : Claude LIENHARD, « Droit des victimes dans le procès pénal : une circulaire récapitulative à vocation pédagogique » : JAC n° 78.

<sup>96</sup> Jean-Pierre GRIDEL, « Transport ferroviaire de voyageurs. De l'accident à l'agression : l'extension réaffirmée de l'obligation de sécurité du transporteur » : *Dalloz* 2002, p. 2631.

interprétations leur sont favorables. Cet état de fait ne peut qu'être loué, n'oublions cependant pas son pendant nécessaire : protégeons les victimes certes, mais responsabilisons parallèlement les auteurs de fautes !

Le droit des victimes à une juste indemnisation explique les approximations juridiques auxquelles peuvent aboutir certaines décisions, il explique également l'interprétation sévère et l'application stricte des textes tendant à l'exonération du transporteur. Mais par delà les complexités qu'engendre cette volonté de soutenir les victimes, de plus grandes difficultés, voire des incohérences, risquent de poindre lorsque le marché du transport ferroviaire de personnes sera ouvert à la concurrence. Les solutions discernées pour la SNCF seront-elles applicables à ses concurrents ? Le droit du transport n'est déjà pas unifié selon qu'il s'agisse de transport interne ou international, qu'en sera-t-il lorsque les tribunaux se trouveront face à d'autres sujets de droit que la SNCF ?

Nous insisterons en premier lieu sur les faveurs des juges accordées aux victimes, puis nous nous interrogerons plus avant sur le devenir du droit positif actuel.

Section 1 : La difficile exonération du transporteur de personnes : une jurisprudence favorable aux victimes.

Section 2 : La « presque garantie » dégagée par la jurisprudence, une solution d'avenir ?



## SECTION 1 : LA DIFFICILE EXONERATION DU TRANSPORTEUR DE PERSONNES : UNE JURISPRUDENCE FAVORABLE AUX VICTIMES

La jurisprudence de la Cour de cassation est constante en ce qu'elle poursuit un but d'indemnisation des victimes. De la même façon elle est d'une constance presque parfaite pour refuser au transporteur toute exonération. A quelque exception près, le raisonnement juridique aboutit toujours à ne pas accueillir les moyens de défense soutenus par la SNCF. La doctrine a d'ailleurs pu parler d' « absolutisme » de la Cour<sup>97</sup>. La SNCF non seulement se heurte au principe selon lequel nul ne peut se constituer de preuve à soi même<sup>98</sup>, ce qui est handicapant puisque c'est elle qui dispose des données utiles en matières d'accidents ou incidents impliquant ses trains, mais en plus rencontre un mur judiciaire lorsqu'elle invoque des causes d'exonération.

Notre approche de l'exonération du transporteur en cas de dommages corporels, nous mène à présenter d'abord la rigueur des juges à l'encontre de la SNCF, ensuite les infléchissements de cette sévérité. Nous aborderons donc en deux paragraphes successifs :

- La rigueur des juges dans l'appréciation des faits exonératoires face à la SNCF (§1)
- Le fait de la victime, seule entorse au principe retenue (§2)

---

<sup>97</sup> Inès GALLMEISTER, « SNCF : l'agression d'un voyageur n'est pas un cas de force majeure exonératoire » : *Dalloz* 2007, p.15, note sous Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 21 novembre 2006 : « *l'absolutisme dont fait preuve la cour de cassation pour protéger les victimes* ».

<sup>98</sup> A ce sujet voir : Jean-Pierre GRIDEL, *Op. cit.*, p. 2631.

## **§ 1 : La rigueur des juges dans l'appréciation des faits exonératoires face à la SNCF**

Le plus souvent c'est une responsabilité de plein droit de la SNCF qui est engagée devant les tribunaux par les victimes de dommages corporels, qu'il s'agisse de la responsabilité contractuelle découlant de l'obligation de sécurité de résultat ou de la responsabilité délictuelle du fait des choses qu'elle a sous sa garde. Que l'on se place dans l'un ou l'autre domaine (contractuel ou délictuel), une présomption de responsabilité pèse sur la SNCF. Toutefois il ne s'agit là que d'une présomption simple qui peut être renversée par la preuve d'une cause étrangère : cas fortuit, fait d'un tiers ou faute de la victime présentant les caractères de la force majeure elle-même. Or, un flou juridique patent règne sur ces caractères, les juges ne s'accordant pas entre eux sur les critères que doit remplir un cas de force majeure pour être exonératoire.

Comment donc la jurisprudence pourrait-elle être unifiée en matière d'exonération du transporteur ferroviaire, alors qu'elle ne l'est pas en matière d'exonération de façon générale ? Nous trouvons ici une partie de l'explication aux désordres jurisprudentiels évoqués plus haut. Néanmoins les désaccords des juges au sujet des critères de la force majeure ne suffisent pas à justifier les aléas du droit ferroviaire. On verra que la jurisprudence, s'aidant peu ou prou de cette discorde, trouve toujours le moyen de donner gain de cause à la victime d'un dommage corporel. L'incertitude quant aux critères de la force majeure (A) et l'appréciation souveraine de l'existence dans chaque espèce de ces critères donnent aux juges les moyens de refuser constamment l'exonération de la SNCF (B).

### A. Les critères de la force majeure, une « pomme de discorde »<sup>99</sup> entre juridictions

La force majeure est un moyen de défense qui permet de faire rejeter la plupart des demandes de réparation mettant en jeu la responsabilité civile. Traditionnellement, les juges exigeaient la réunion de trois conditions pour que la force majeure soit exonératoire de responsabilité : le fait devait être extérieur à la personne qui l'invoque, il devait avoir été imprévisible pour elle et irrésistible.

Les juges ont cependant tôt fait d'admettre que pouvait être exonératoire un fait interne à la victime (notamment en cas de maladie). Ce qui n'empêche pas certaines décisions récentes de s'ancrer dans la tradition en exigeant encore la réunion des trois éléments. L'extériorité, un pseudo-standard selon certains auteurs<sup>100</sup>, ne relève effectivement pas des conditions *sine qua non* de la force majeure dans son acception quotidienne, elle est cependant à prendre en compte au sens juridique.

Restaient donc avec certitude, deux critères à remplir : l'imprévisibilité et l'irrésistibilité. Seulement, là encore, une jurisprudence dissidente s'est fait jour et admet l'exonération quand bien même le fait allégué eut-il été prévisible. La Première chambre civile affirme en matière de responsabilité contractuelle, de façon claire et concise : « *la seule irrésistibilité de l'évènement caractérise la force majeure* ». La Chambre commerciale se rallie à cette conception, tandis que la Deuxième chambre civile maintient fermement l'exigence de l'imprévisibilité dans les critères de la force majeure exonératoire de responsabilité

---

<sup>99</sup> Patrice JOURDAIN, « L'imprévisibilité de la force majeure : une pomme de discorde entre les première et deuxième chambres civiles » : *RTD Civ.* 2003 p. 301.

<sup>100</sup> Philippe BRUN, Patrice JOURDAIN, « Responsabilité civile » : *Dalloz* 2006, p. 1929.

délictuelle. Cette attitude de la première chambre et de la chambre commerciale a pu être qualifiée de réaliste<sup>101</sup> et nous ne manquerons pas de nous rallier à cette affirmation.

Il nous semble qu'un cas de force majeure renvoie simplement à notre incapacité à empêcher l'évènement dommageable, soit qu'il était totalement imprévisible, soit que malgré sa prévisibilité rien n'aurait pu empêcher sa survenue et les conséquences qui en découlent. L'imprévisibilité est en fait bien pratique pour légitimer certaines solutions qui, sans elle, auraient du aboutir à leur contraire.

Bien des auteurs s'accordent à dire que l'irrésistibilité suffit à caractériser la force majeure, Jacques Moury<sup>102</sup> se pose en fervent défenseur de cette théorie lorsqu'il écrit : *« l'irrésistibilité est la seule donnée objective et permanente de la force majeure (...) l'irrésistibilité est seule, et à elle seule, déterminante de la force majeure. Elle en est la condition nécessaire et suffisante, l'unique critérium. »* Le même auteur regrette, et nous nous joignons à lui, le détournement des critères de la force majeure dans un souci d'indemnisation ou de protection de l'un des contractants, *« la fonction sociale de la jurisdictio invite à faire en sorte qu'une application trop rigide de la règle de droit ne conduise à d'insupportables, parce qu'inhumaines, conséquences »* souligne-t-il. On ne peut, encore une fois, que l'approuver de s'interroger sur le caractère indispensable du recours à des artifices juridiques pour aboutir à une solution humainement équitable.

La doctrine pour répondre à cette préoccupation met en avant l'inévitabilité, qui devrait devenir le critère unique et déterminant des cas de force majeure. En effet pour les commentateurs, annotateurs, rédacteurs, *« l'imprévisibilité et l'irrésistibilité s'effacent progressivement*

---

<sup>101</sup> Patrice JOURDAIN, « L'imprévisibilité de la force majeure : une pomme de discorde entre les première et deuxième chambres civiles » : *Op. cit.*

<sup>102</sup> Jacques MOURY, « Force majeure : éloge de la sobriété » : *RTD civ.* 2004, p. 471.

devant l'inévitabilité »<sup>103</sup> Patrice Jourdain y voit une solution au désaccord entre les chambres de la Cour de cassation, une « position intermédiaire »<sup>104</sup>.

## B. Un refus constant d'exonérer la SNCF, une présomption quasi irréfragable de responsabilité

La SNCF est débitrice d'une obligation telle que certains auteurs ont parlé de garantie<sup>105</sup>, d'assurance tout risque<sup>106</sup>. Dans le même ordre d'idées, il nous a parfois semblé qu'une présomption irréfragable de responsabilité pèse sur le transporteur durant la phase de transport.

En théorie les Cours et tribunaux maintiennent une présomption simple dont la preuve du contraire peut être rapportée par l'établissement d'une cause étrangère répondant aux critères de la force majeure. Les « attendu » des arrêts reprennent systématiquement ou presque, une formule selon laquelle la SNCF a la possibilité de s'exonérer de sa responsabilité en cas de survenue d'une cause étrangère. Les expressions varient sensiblement : « *le fait d'un tiers non identifié n'exonère le gardien de la chose instrument du dommage de la présomption de responsabilité pesant sur lui **que s'il présente les caractères de la force majeure*** »<sup>107</sup> ; « *la faute de la victime n'exonère totalement le gardien de sa responsabilité **que si elle constitue un cas de force majeure*** »<sup>108</sup>.

---

<sup>103</sup> Marie-France STEINLE-FEUERBACH, « Accident de tram à Strasbourg, contradictions entre TGI et Cour d'Appel » : JAC n° 9.

<sup>104</sup> Patrice JOURDAIN, « L'imprévisibilité de la force majeure : une pomme de discorde entre les première et deuxième chambres civiles » : *op. cit.*, ou encore « Force majeure : l'assemblée plénière manque l'occasion d'une définition claire » : *Dalloz* 2006, p. 1577.

<sup>105</sup> Félix ROME, « SNCF : rien n'est imprévisible, ni irrésistible... » : *Dalloz* 2007, n° 17 p. 1129.

<sup>106</sup> Patrice JOURDAIN, « L'imprévisibilité de la force majeure : une pomme de discorde entre les première et deuxième chambres civiles » : *Op. cit.*

<sup>107</sup> Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 15 mars 2001, *Bull. civ. II* n° 56 ; Note de Bernard BOULOC *RTD Com.* 2001, p. 757.

<sup>108</sup> Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 15 décembre 2005, *Bull. civ. II* n° 336.

En pratique pourtant, la présomption paraît irréfragable. Certes en 1998, la Cour de cassation a admis que le fait de la victime qui était montée sur le marchepied d'un train en marche, et n'avait pu s'y maintenir en raison de la vitesse, était la cause exclusive du dommage subi par le demandeur en réparation et a donc écarté de ce chef la responsabilité de la SNCF<sup>109</sup>. Cela est bel et bon, mais depuis, la quasi-totalité des décisions a refusé l'exonération de la SNCF, et si nous ne parlons pas de « totalité » ici c'est uniquement pour ne pas pêcher par excès car, à vrai dire, il ne nous a pas été donné de voir une seule décision récente acceptant l'exonération de la SNCF en cas de préjudice physique d'un de ses passagers lors d'un transport intérieur<sup>110</sup>.

Si la SNCF peut se prévaloir de la cause étrangère, elle ne parvient pas à réunir les critères de la force majeure, désormais pour elle rien n'est imprévisible et rien n'est irrésistible, comme a pu l'écrire Félix ROME, soulignant d'ailleurs que la force majeure est devenue « *une cause purement virtuelle d'exonération* »<sup>111</sup>. La simple existence du dommage physique du passager suffit à prouver la faute de la SNCF. Une faute qui selon Patrice JOURDAIN s'apparente à une faute de précaution<sup>112</sup>. Le commentateur attire notre attention sur le fait que cette faute de précaution retenue à l'encontre du transporteur n'était même pas causale, c'est-à-dire que l'absence de précaution n'entraîne pas à elle seule de dommage, mais permet, par exemple en cas d'agression, à un tiers de réaliser l'acte dommageable. Le même auteur d'ajouter : « *la*

---

<sup>109</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 6 octobre 1998, *Bull. civ. I* n° 269, Bernard BOULOC *RTD Com.* 1999, p. 493, à noter qu'en l'absence de titre de transport on parle ici de responsabilité délictuelle.

<sup>110</sup> L'arrêt du 13 mars 2008, qui admet l'exonération de la SNCF est rendu en matière de transport international, v. *infra*.

<sup>111</sup> Félix ROME, *Op. cit.*

<sup>112</sup> Patrice JOURDAIN, « La rigueur de l'obligation de sécurité de résultat pesant sur la SNCF : l'agression d'un voyageur n'est pas un cas de force majeure exonératoire », *Dalloz* 2001, n°28, p. 2230 ; dans le même sens voir *Dalloz* 2007 p. 15 note Inès GALLMEISTER : la SNCF est responsable de n'avoir pas pris les dispositions suffisantes pour faire réellement obstacle à tout accès aux voitures couchettes par les autres passagers du train.

*cause étrangère ne permet pratiquement jamais l'exonération du débiteur d'une obligation de sécurité de résultat ».*

La sévérité des juges est d'autant plus forte que suite à l'arrêt du 13 mars 2008 l'exonération de la SNCF ne peut plus être que totale ou nulle, c'est la règle du tout ou rien qui s'applique. Règle, fort justement, à notre sens, décriée par la doctrine. Une exonération partielle de la SNCF permettrait de temps à autres une indemnisation de la victime fondée sur des motifs qui heurteraient moins les règles juridiques et le sens moral.

## § 2 : Le fait de la victime, seule entorse au principe retenue

La responsabilité du transporteur ne trouve en pratique de limite certaine que face à une faute intentionnelle de la victime. Néanmoins, la prise en compte du fait d'un tiers aurait parfaitement pu se justifier. Ce n'est pas la voie qu'ont choisie les juges du fond, alors qu'on observe un partage des opinions dans la doctrine. Les auteurs généralement favorables à l'indemnisation des victimes se trouvent parfois tout de même troublés par la position de la jurisprudence. Est-il juste d'imputer à la SNCF la responsabilité civile d'une infraction pénale qu'elle n'a pas commise ? Le principe de responsabilité de la SNCF ne reçoit pas application en certaines hypothèses, nous envisagerons donc l'hypothèse qui aurait pu faire exception à ce principe : le fait d'un tiers (A), avant d'aborder l'hypothèse qui fait effectivement figure d'exception : la faute de la victime (B).

### A. La doctrine partagée quant au fait d'un tiers

Les arrêts portant sur une agression à bord d'un train sont de plus en plus fréquents semble-t-il, et la tendance n'ira certainement pas à la diminution au vu de la jurisprudence favorable aux victimes. En 2001, la Haute Cour rappelle que seul le fait d'un tiers présentant les caractères de la force majeure est exonératoire, et en l'occurrence refuse d'exonérer la SNCF<sup>113</sup>. En 2002, la responsabilité civile de la SNCF est retenue dans une affaire de vol avec agression<sup>114</sup>. Par la suite les exemples se multiplient, retenant toujours la responsabilité de la SNCF, débitrice d'une obligation de sécurité de résultat. En 1999, une femme

<sup>113</sup> Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 15 mars 2001, Bull. civ. II n° 56 ; RTD Com. 2001, p. 757. Note Bernard BOULOC.

<sup>114</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 3 juillet 2002, Bull. civ. I n° 183 . *Dalloz* 2002, p. 2631.



est mortellement agressée à bord d'un train de nuit, ses ayants droit réclament réparation au civil à la SNCF. La juridiction de premier degré en 2003<sup>115</sup>, la juridiction d'appel en 2004<sup>116</sup> et enfin la Cour de cassation<sup>117</sup> en 2006, retiennent la responsabilité de la SNCF. La SNCF aurait du prévoir un système pour empêcher toute incursion dans les wagons couchettes. Claude LIENHARD, commentateur des trois décisions, approuve la position de la Cour. Il note au passage que c'est à une appréciation *in concreto* que se sont livrés les juges. Retraçant leur raisonnement, il relève que l'agression n'aurait pas eu lieu si le meurtrier n'avait pu ouvrir la porte donnant accès au wagon couchette occupé par la victime ; dès lors la SNCF n'est pas recevable à invoquer le caractère irrésistible du fait d'un tiers, puisqu'elle n'a pas pris les mesures propres à empêcher réellement tout accès aux voitures couchettes. Et d'affirmer : « *la sécurité des voyageurs concerne aussi les risques d'agression dans les trains* »<sup>118</sup>.

Cette position adoptée par la Cour de cassation posait déjà question à la doctrine en 1929 lorsque JOSSERAND s'interrogeait : « *le voyageur est considéré comme se confiant au voiturier, qui doit le restituer à lui-même, au point de destination, sain et sauf, qui doit le garantir contre les risques du transport ; or ne doit on pas considérer comme un accident de transport l'agression dont un voyageur est victime dans son compartiment ?* »<sup>119</sup>. Les auteurs se sont placés tantôt sur le terrain du droit pur pour analyser cette situation, tantôt sur celui de l'équité.

Bien sûr la décision des juges se fonde le plus souvent sur la faute et l'absence d'élément imprévisible ou irrésistible. En matière de faute, nous avons déjà évoqué le fait que le motif entraînant la responsabilité

---

<sup>115</sup> TGI Cambrai 23 janvier 2003, JAC n°32, observations LIENHARD.

<sup>116</sup> CA Douai 10 novembre 2004, JAC n°50, observations LIENHARD.

<sup>117</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 21 novembre 2006, Bull. civ. I n° 511.

<sup>118</sup> Claude LIENHARD, « SNCF et agression mortelle » : JAC n°74.

<sup>119</sup> Louis JOSSERAND, note sous Cass. Req, 1<sup>er</sup> août 1929, DP 1930, 1, p. 25.

de la SNCF fait en réalité référence à une faute de précaution dans nombre de cas. Le Professeur Patrice JOURDAIN qui souligne la sévérité de la Cour, et l'absence d'indulgence déplore cet artifice<sup>120</sup>, mais demeure favorable à la solution en ce qu'effectivement les agressions n'ont rien d'imprévisible<sup>121</sup>. Les juges ont beau rappeler que « *le fait d'un tiers non identifié n'exonère le gardien de la chose instrument du dommage de la présomption de responsabilité pesant sur lui que s'il présente les caractères de la force majeure* »<sup>122</sup>, en pratique le fait du tiers ne revêt jamais les caractères nécessaires à leurs yeux. La SNCF pourra-t-elle un jour les convaincre du contraire ? Il semblerait que les juges considèrent la prévention des agressions comme un problème certainement difficile mais nullement impossible<sup>123</sup> à résoudre.

L'appréciation souveraine des caractères de la force majeure appartient aux juges du fond, il nous paraît inutile d'argumenter en sens inverse tant cette appréciation dépend des objectifs sociaux que se fixent les magistrats. Il est certain que l'impossibilité réelle de prévoir ou d'empêcher une agression de se produire n'importe pas tant que la possibilité d'indemniser la victime. On peut se demander, même si c'est aller un peu loin, si le but est encore de désigner un responsable-coupable plutôt qu'un responsable-solvable...

---

<sup>120</sup> Patrice JOURDAIN, « Responsabilité de la SNCF en cas d'agression dans les trains : la sévérité de la Cour de cassation ne se dément pas » : *RTD Civ.* 2002, p. 821 ; voir aussi DELEBECQUE, JOURDAIN, MAZEAUD, « La rigueur de l'obligation de sécurité de résultat pesant sur la SNCF : l'agression d'un voyageur n'est pas un cas de force majeure exonératoire » : *Dalloz* 2001, p. 2230 ; voir encore Marc ALLEGRET, « La responsabilité de la SNCF pour les dommages corporels subis par ses voyageurs en cas d'agression » : *Transidit* n°38 2003 p. 1 (sur 1<sup>ère</sup> civile 12 décembre 2000, Cass. Civ. 1<sup>ère</sup> civile 3 juillet 2002, et TGI Cambrai 23 janvier 2003).

<sup>121</sup> Patrice JOURDAIN, « Force majeure : la difficile exonération de la SNCF, prise en sa qualité de gardien de la chose, qui invoque une cause étrangère (fait de la victime ou fait du tiers) » : *RTD Civ* 2001, p. 374 : « *là encore la SNCF ne bénéficie d'aucune indulgence de la part des hauts magistrats. Pourtant leur décision nous semble parfaitement justifiée. Si l'affirmation de l'absence d'irrésistibilité au moment de l'accident est sans doute discutable, le fait du tiers n'était nullement imprévisible.* »

<sup>122</sup> Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 15 mars 2001, *Bull.* II n° 56.

<sup>123</sup> En ce sens voir : Hubert GROUDEL, « La SNCF est-elle responsable des agressions de voyageurs ? » : *responsabilité civile et assurance*, éditions du Juris-Classeur, mars 2001, p. 4 (sur 1<sup>ère</sup> civile 12 décembre 2000).

Nonobstant ce débat, il reste qu'à l'instar de Christophe PAULIN nous nous interrogeons sur le bien fondé de mettre à la charge du transporteur tous les risques encourus par les voyageurs. L'auteur spécialiste du droit des transports écrit : « *il serait pourtant justifié que l'agression soit un risque étranger à l'obligation de sécurité* »<sup>124</sup> et, en effet, le transporteur ne devrait assumer que les risques liés aux opérations qu'il accomplit pour déplacer la personne.

En toute hypothèse, si d'aventure des terroristes faisaient s'écraser un avion sur une gare, les juges iraient-ils jusqu'à retenir la responsabilité civile de la SNCF en matière de dommages corporels des passagers d'un train ?

### **B. Le suicide, LA cause d'exonération admise par les juges**

Nous pouvons résumer la jurisprudence en matière d'exonération du transporteur en cas de suicide sur voies ferrées ainsi : le fait de la victime est nécessaire mais insuffisant à exonérer le transporteur de la responsabilité qu'il encourt du fait des dommages causés soit à la victime, soit à ses ayants droits, il faut encore que la faute commise soit intentionnelle, que la victime ait recherché le dommage qu'elle a subi.

La conduite de la victime aussi légère et/ou inconsciente soit elle ne suffit pas à établir l'existence de la cause étrangère exonératoire de responsabilité. Il en va ainsi lorsque la victime est dans un état d'imprégnation alcoolique tel qu'elle se retrouve agenouillée sur le ballast des voies et est heurtée par un train qu'elle n'avait pas entendu ! Le commentateur d'ajouter « *il est évident qu'avant de diriger sur le dépôt, la rame du train, la SNCF n'avait pas fait vérifier qu'elle ne comportait pas de voyageurs* »<sup>125</sup> ce qui nous semble excessif : la SNCF aurait du vérifier les compartiments mais le voyageur n'avait pas à se

---

<sup>124</sup> Christophe PAULIN, « Responsabilité du transporteur en cas d'agression d'un voyageur : le contenu de l'obligation de sécurité » : *Dalloz* 2001, p. 1650.

<sup>125</sup> Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 15 décembre 2005, note de Bernard BOULOC, *RTD Com.* 2006, p. 657.

placer sciemment en situation dangereuse, sauf à en assumer les conséquences.

Du reste le débat se recentre à nouveau sur le caractère prévisible du fait de la victime apprécié par les juges et instrumentalisé pour permettre l'indemnisation des victimes de préjudices corporels, la Cour affirme dans le domaine de la faute intentionnelle de la victime que la SNCF est « responsable en cas de fait dangereux mais prévisible de la victime »<sup>126</sup>. En l'espèce, il paraissait prévisible pour les juges du fond qu'un individu descende d'un train en marche, du simple fait que le système de fermeture le rendait possible (pendant un court laps de temps entre les 5 et 6 secondes suivant le départ et le moment où le train parvient à la vitesse de 7km/h).

Par analogie, une personne qui déciderait de sortir de chez elle en sautant par la fenêtre pourrait, en cas de dommage corporel, demander réparation à son propriétaire, à son architecte ou à toute personne qu'elle estime responsable du fait qu'une fenêtre **rend possible** un accès sur le dehors... Plus solennellement encore, la Chambre mixte de la Cour de Cassation a même pu – sur renvoi de la 1<sup>ère</sup> Chambre civile – décider le 28 novembre 2008<sup>127</sup> que devaient être indemnisés les proches d'un jeune de 15 ans, mort après avoir chuté sur

---

<sup>126</sup> Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 23 janvier 2003, *Dalloz* 2003 p. 2465 « la SNCF responsable en cas de fait dangereux mais prévisible de la victime » ; pour un parallèle avec les ascenseurs voir Isabelle CORPART, « Ascenseur : le comportement dangereux de la victime n'exonère pas le propriétaire » : *Dalloz* 2005, p. 125 ; pour un parallèle avec les « accidents de voiture » voir Eric DESFOUGERES, « Les incertitudes en matière civile après vingt ans de jurisprudences sur le champ d'application de la loi du 5 juillet 1985 » : *JAC* n°65 : « en ce qui concerne la notion de recherche volontaire du préjudice par la victime, c'est-à-dire la faute intentionnelle, la Cour de Cassation refuse d'exercer un contrôle de qualification. Les juges du fond apprécient donc souverainement si la victime a commis une telle faute, qui pour l'essentiel renvoie au suicide (2<sup>ème</sup> civile, 24 février 1988, bull civ II n°49) à condition que l'intention soit avérée »

<sup>127</sup> Cass. Ch. Mixt. 28 novembre 2008, *Bull. ch. Mixtes* n° 3, *Rev. droit des transports* 2009 comm. 1 Christophe PAULIN, D. 2008 P. 3079 Note Ines GALLMEISTER, Paul GROSER « La SCNF et la faute de victime : les voies de l'exonération totale » *JCP G* 2009 II 10011, Jean-Philippe BUGNICOURT « Rejet de la force majeure : la responsabilité de la SNCF a-t-elle encore des limites , » *Lamy droit civil* 2009 p. 22, Eric DESFOUGERES « Encore une étape pour rendre plus difficile l'exonération de la SNCF suite à un accident de passager inconscient » *JAC* n° 91

la voie d'un TER dont la porte s'était ouverte, alors qu'il chahutait en faisant une rotation sur la barre d'appui située au centre du marchepied, rendu humide par la pluie. La Cour pointant, pour rejeter le caractère irrésistible imprévisible du dommage, l'absence de verrouillage des portes et le blocage des portes de communication internes, ayant empêché l'intervention des contrôleurs.

Il est plus raisonnable sans doute de responsabiliser les justiciables comme le fait un arrêt de 1998, représentant d'une jurisprudence marginale, qui après avoir relevé que la victime était montée, en infraction avec la réglementation ferroviaire, sur le marchepied d'un train commençant à s'élancer après le signal du départ, puis s'était vu contraint de lâcher prise lorsque celui-ci avait pris de la vitesse, admet que la faute ainsi commise par la victime constituait la cause exclusive de son dommage<sup>128</sup>. Il est vrai que la formulation est équivoque puisqu'elle fait référence à la notion de cause exclusive du dommage, une exonération en raison du fait de la victime imprévisible et irrésistible, voire seulement inévitable pour la SNCF eut été préférable.

Un arrêt de 2006 cependant motive la position que nous critiquons plus haut de cette façon : le comportement d'un voyageur, qui arrivant tardivement, monte en marche n'est ni imprévisible pour la SNCF « *qui s'y trouve confrontée quotidiennement* », ni irrésistible puisqu'elle dispose « *de moyens modernes adaptés permettant de prévenir ce type d'accident* »<sup>129</sup>. La motivation de l'appréciation du caractère prévisible semble plus solide que précédemment, mais ce caractère est, nous l'avons vu en relatif sursis, et le fait que la SNCF peut éviter les montées et les sauts depuis les trains en marche reste incertain et susceptible en

---

<sup>128</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 6 octobre 1998, *Bull. civ. I* n°269, p. 188.

<sup>129</sup> Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 21 décembre 2006, n° 06-10.976, *BTL* 15 janvier 2007, n°3159.

théorie d'un revirement jurisprudentiel, qui en réalité n'est pas dans l'air du temps.

Pour être exonératoire de responsabilité le fait de la victime doit être caractérisé en matière de transport ferroviaire par la recherche volontaire du dommage. Il a pu être jugé, dans un arrêt impliquant la RATP et non la SNCF 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 ; qu'ayant retenu que la chute de Corinne X... sur la voie ne pouvait s'expliquer que par l'action volontaire de la victime, que le comportement de celle-ci n'était pas prévisible dans la mesure où aucun des préposés de la RATP ne pouvait deviner sa volonté de se précipiter contre la rame, qu'il n'avait été constaté aucun manquement aux règles de sécurité imposées à l'exploitant du réseau et que celui-ci 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 , la cour d'appel a décidé à bon droit que la faute commise par la victime exonérait la RATP de toute responsabilité »*<sup>130</sup>.

Précisons qu'il appartient à la SNCF de prouver le comportement fautif de la victime et la recherche du dommage.

### **Le fait de la victime exonératoire en matière de trajet international, bientôt exonératoire en matière de trajet intérieur**

---

<sup>130</sup>Cass. Ass. Plénière 14 avril 2006, Bull. A.P. n°6, Dalloz 2006, jur. 1577 note Patrice JOURDAIN.

Il convient de conclure cette section par le rappel du récent arrêt de la première chambre civile de la Cour de cassation qui par application du droit international admet l'exonération de la SNCF, en raison de la faute de la victime.

Dans cette espèce, un voyageur avait été grièvement blessé alors qu'il avait sauté d'un train lancé à pleine vitesse. Le train en question partait de Barcelone pour rejoindre Genève via Avignon, il s'agissait donc d'un transport international soumis à la Convention de Berne du 9 mai 1980 dont l'article 26 dispose : *« le chemin de fer, responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute atteinte à l'intégrité physique ou mentale du voyageur causées par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans le véhicule, qu'il y entre ou qu'il en sorte... est déchargé de cette responsabilité en tout ou en partie dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur ou à un comportement anormal de celui-ci qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs »*. La Cour de cassation confirme l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence : *« la cour d'appel, qui a constaté que le lieu de la chute de la victime coïncidait avec une croix sur un plan retrouvé dans son sac et que le jet préliminaire de ses bagages sur la voie ferrée contredisait l'hypothèse d'un accident, a pu estimer que les éléments de fait relevés constituaient des présomptions graves, précises et concordantes d'un acte volontaire et en déduire que la chute (du voyageur) résultait d'un comportement non conforme à la conduite normale des voyageurs »*<sup>131</sup>. Rappelons que la Convention ici appliquée à un trajet international pourra trouver à s'appliquer dès 2009, aux transports intérieurs avec

---

<sup>131</sup> Cass. Civ. 13 mars 2008, *Dalloz* 2008, p. 920, note Inès GALLMEISTER. ; *Dalloz* 2008 jur. 1582 note Geneviève VINEY et Pan. 2894 obs. Philippe BRUN, *RTD civ* 2008 p. 312 obs. Patrice JOURDAIN, *JCP G* 2008 II 10085 note Paul GROSER, *JCP G* 2008 I 186 obs. Philippe STOFFEL-MUNCK, *RCA* 2008 Etude n° 6 obs. Sophie HOCQUET-BERG et comm. 159 obs. François LEDUC, *LPA* 6 août 2008 note Christophe QUEZEL-AMBRUNAZ.

l'entrée en vigueur du Règlement européen sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, qui y renvoie expressément.



**SECTION 2 : LA « PRESQUE GARANTIE » DEGAGEE PAR LA  
JURISPRUDENCE, UNE SOLUTION D'AVENIR ?**

Nous l'avons vu les victimes de dommages corporels suite à un accident de train ou à bord d'un train bénéficient d'une garantie de réparation, assurée par la jurisprudence à l'encontre de la SNCF. Cependant, il est clair que la SNCF n'est pas toujours l'auteur du fait dommageable, notamment en cas d'agression de ses passagers. Plusieurs alternatives s'offrent à la victime d'agression, qui peut-être seraient à privilégier dans certains cas. Par ailleurs, l'ouverture prochaine à la concurrence du transport ferroviaire de personnes sur les trajets européens élargira le panel des responsables potentiels. Il y a fort à parier que la SNCF ne sera pas cantonnée à un rôle de bouc-émissaire, ses concurrents devront assumer leur part de responsabilité, le tout est de savoir dans quelles conditions.

De fait, l'indemnisation des victimes de dommages corporels par la SNCF est une option non négligeable (§1), mais il conviendra bientôt de parler d'indemnisation par le « transporteur ferroviaire » plus largement et certainement de modifier quelques positions jurisprudentielles en tenant compte de cette évolution (§2).

## § 1 : L'indemnisation par la SNCF, un choix défendable parmi d'autres (Le fonds d'indemnisation des victimes d'infractions)

Les cocontractants de la SNCF subissant une agression mettent régulièrement en jeu la responsabilité civile contractuelle de la SNCF pour obtenir d'elle la réparation de leurs préjudices. Leurs conseils n'ignorent évidemment pas la jurisprudence favorable dont il sera fait application en toute logique. Cependant une agression est le fait d'un auteur pénalement et civilement responsable, que la soif de justice de la victime peut permettre de mettre en cause. Les coups et blessures<sup>132</sup>, ainsi que les homicides<sup>133</sup> ou encore les vols avec violences<sup>134</sup> tombent sous le coup de la loi pénale en tant que délits voire crimes, ils sont punissables de peines d'amende et d'emprisonnement. Ces peines punitives n'ont pas de vocation à réparer matériellement le préjudice subi par la victime d'une agression ou sa famille. Néanmoins la possibilité est offerte à ces personnes de déposer une plainte et de se constituer partie civile. Cette démarche permettra d'ajouter au procès pénal un volet civil à but indemnitaire.

Bien entendu, il convient de tenir compte de la réalité, plus particulièrement de la situation financière dans laquelle peut se trouver une victime, surtout au lendemain d'une agression ayant provoqué des blessures dont les soins sont onéreux. Les suites d'une agression occasionnent de nombreux frais pour la victime, voire pour sa famille. Si un procès contre l'auteur présumé des faits satisfait au besoin de justice, il ne permet pas systématiquement de rembourser le demandeur en

---

<sup>132</sup> Articles 222-7 et suivants du code pénal, version consolidée au 6 août 2008, section intitulée « des atteintes volontaires à l'intégrité de la personne ».

<sup>133</sup> Articles 221-6 et suivants du code pénal, section intitulée « des atteintes volontaires à la vie de la personne ».

<sup>134</sup> Article 311-9 du code pénal.

réparation. L'auteur des faits peut être inconnu ou insolvable. Agir en justice contre la SNCF se révèle alors un bon moyen d'éviter le risque d'insolvabilité du défendeur, pourtant une autre solution a été prévue pour les victimes d'infractions : les CIVI, les commissions d'indemnisation des victimes d'infractions<sup>135</sup>.

Le recours en indemnité ouvert à certaines victimes de dommages résultant d'une infraction est régi par les articles 706-3 et suivants du Code de procédure pénale. La Commission d'indemnisation des victimes d'infractions est une juridiction civile de première instance. C'est une formation particulière du tribunal de grande instance qui réunit deux magistrats du siège du tribunal de grande instance et une personne «*s'étant signalée par l'intérêt qu'elle porte aux problèmes des victimes*»<sup>136</sup> et qui est présidée par le juge délégué aux victimes<sup>137</sup>.

Cette juridiction autonome peut être saisie indépendamment de la procédure pénale engagée, et peut accorder, après étude du dossier, une indemnisation, intégrale ou partielle, plafonnée. L'indemnisation sera fonction des ressources du demandeur, de la nature du préjudice subi par lui et des sommes qu'il a déjà pu percevoir. La saisine d'une CIVI peut être opérée par les victimes d'infractions ou leurs ayants droit en cas de décès de celles-ci. Les victimes d'infractions ayant entraîné une incapacité de travail permanente ou au moins égale à un mois, les victimes de viol ou d'agression sexuelle, les ayants droit d'une victime décédée des suites de l'infraction peuvent saisir la CIVI peu important leurs ressources. Dans les autres cas en revanche (infraction ayant entraîné une incapacité temporaire de travail de moins d'un mois, un vol, une escroquerie, la détérioration d'un bien), le demandeur doit répondre à des conditions de ressources.

---

<sup>135</sup> Nous renvoyons pour plus de précisions à l'I.N.A.V.E.M. (Institut national d'aide aux victimes ; 1 rue du Pré Saint Gervais 93691 PANTIN Cedex).

<sup>136</sup> Article 706-4 du Code de procédure pénale.

<sup>137</sup> Loi 2007-1605 du 19 novembre 2007.

La demande d'indemnisation s'effectue par lettre recommandée avec accusé de réception, adressée au greffe de la commission d'indemnisation des victimes d'infractions. La CIVI territorialement compétente est celle du domicile du demandeur, ou dans le ressort de laquelle a été jugée l'infraction, ou celle déjà saisie par une autre victime pour la même infraction. La saisine est enfermée dans un délai de un an à compter de la décision définitive, si une procédure judiciaire a été engagée ; et dans un délai de trois ans à compter de la date de l'infraction, si aucune procédure judiciaire n'a été engagée.

La décision rendue est notifiée au fonds de garantie. Le versement de l'indemnité doit alors intervenir dans le mois suivant cette notification<sup>138</sup>.

Notons pour clore le sujet des CIVI que le fonds d'indemnisation dispose d'un recours subrogatoire<sup>139</sup> contre l'auteur de l'infraction, et contre le ou les civilement responsables.

---

<sup>138</sup> Article 706-9 du Code de procédure pénale.

<sup>139</sup> La subrogation est la transmission d'une créance ; le titulaire d'un droit, le subrogeant, transmet au bénéficiaire de la subrogation, appelé le subrogataire, le droit de créance qu'il détient sur son débiteur, dit le subrogé.

## **§ 2 : L'indemnisation par le « transporteur ferroviaire », un choix viable ?**

Nous n'avons jusqu'ici qu'abordé le cas de la SNCF et le plus souvent en matière de transports intérieurs, et pour cause, la problématique de notre étude est centrée sur le droit positif. Nous nous proposons en cette dernière partie d'évoquer l'avenir du droit positif à l'horizon 2009 et 2010. Nous avons déjà observé une différence de régime entre les règles de droit international applicables aux voyages internationaux et le droit français applicable aux voyages intérieurs. Il convient de replacer ce régime dans la perspective de l'entrée en vigueur du Règlement européen de 2007 qui dès 2009 permettra l'application des règles internationales en droit interne pour des trajets franco-français (A). Il nous est également donné de traiter ici de l'ouverture à la concurrence et de quelques uns des problèmes juridiques que soulèvera l'arrivée sur le marché de nouveaux acteurs économiques (B).

### **A. Entrée en vigueur du règlement européen n° 1371/2007**

En matière de droit international, ce sont les RU-CIV qui s'appliquent, annexées à la Convention de Berne du 9 mai 1980, il s'agit de règles uniformes portant sur le transport de voyageurs. Le Parlement européen et le Conseil de l'Union Européenne ont affiché leur volonté d'aboutir à une réglementation européenne uniforme en matière de transport ferroviaire de passagers par l'adoption, le 23 octobre 2007, du Règlement n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Paru au JOCE le 3 décembre 2007, il entrera en vigueur en décembre 2009. Le Règlement aura vocation à s'appliquer à tous les trajets européens tant internes que transeuropéens voire étrangers (lorsqu'une partie du trajet est effectué en dehors de la Communauté).

Or, il renvoie en la matière qui nous occupe, à savoir la responsabilité du transporteur ferroviaire, aux RU-CIV. Le chapitre III du Règlement est intitulé « responsabilité des entreprises ferroviaires relative aux voyageurs et à leurs bagages », l'article 11 est ainsi rédigé : « (...) la responsabilité des entreprises ferroviaires relatives 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. » L'annexe I n'est autre qu'un « extrait des règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire de voyageurs et des bagages », les fameuse RU-CIV, dont l'article 26 dispose :

*« 1. 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.*

*2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité:*

*a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;*

*b) dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur;*

*c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté. »*

A l'heure actuelle la jurisprudence française retient la responsabilité de la SNCF en cas d'agression d'un passager, il est, à ce sujet défendable de soutenir que le risque d'agression qui n'est pas un risque directement

inhérent au transport ne devrait pas être supporté par le transporteur<sup>140</sup>. Les RU-CIV ne se prononcent pas réellement sur le sujet, d'ailleurs la question n'a peut-être même pas été soulevée, mais à tout le moins on constate que la formule employée ne fait pas obstacle à ce que la jurisprudence actuelle puisse demeurer. Il est question d'accident « *en relation avec l'exploitation ferroviaire* ». Puisque cette formulation ne précise pas qu'il doit s'agir uniquement d'accidents « *liés aux opérations de transport* » *a contrario* on en déduit que les agressions peuvent également relever de la responsabilité du transporteur par application du droit international, futur droit interne.

Si cette disposition est conforme au droit français, une autre l'est moins : le droit international, et nous en avons déjà l'illustration<sup>141</sup>, admet l'exonération du transporteur en cas de faute du voyageur. En l'absence de précision, tout laisse présumer qu'il s'agit d'une faute simple, n'ayant donc pas besoin de revêtir les caractères de la force majeure. Les juges français exigent actuellement en matière de transport intérieur la réunion de ces éléments et apprécient ces critères avec une telle sévérité que l'exonération de la SNCF est quasi impossible.

L'application du droit international à tous les trajets, intérieurs et internationaux, serait donc favorable à la SNCF, avec un élargissement de ses moyens d'exonération.

Une porte de secours a tout de même été aménagée pour les voyageurs victimes, l'article 11 précise que les dispositions des RU-CIV s'appliquent uniquement « *sans préjudice du droit national octroyant aux voyageurs une plus grande indemnisation pour les dommages subis* ». Il est certain que le droit français octroie une plus grande indemnisation aux voyageurs ayant commis une faute entraînant leur

---

<sup>140</sup> V. *supra*.

<sup>141</sup> V. *supra*.

propre dommage, puisqu'elle en octroie une, peu important le montant d'ailleurs, alors que le droit européen n'en octroie aucune.

En somme, si cette interprétation du Règlement se révèle juste, une telle réserve vide certaines dispositions de leur substance<sup>142</sup>.

## **B. L'ouverture à la concurrence prévue pour 2010**

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de personnes est prévue pour 2010. Qu'on ne s'y trompe pas, les nouveaux opérateurs ne seront pour l'heure admis qu'à transporter des personnes sur des trajets internationaux. Plus précisément des trajets France-France ne pourront être réalisés que si le point de départ et/ou d'arrivée du voyage proposé se situe en Europe et hors de France, la SNCF conservant encore le monopole des trajets purement franco-français. Que cela signifie-t-il en matière de responsabilité ? Les usagers devront-ils choisir leur transporteur en fonction de la facilité et du degré d'indemnisation qu'ils peuvent espérer en cas d'accident ferroviaire ?<sup>143</sup>

Actuellement par exemple, le partage de responsabilité entre RFF et transporteur ferroviaire correspond en fait à une équation simple, soit RFF est responsable, soit c'est la SNCF qui l'est. Plus précisément la SNCF est responsable des accidents de quais, en ce qu'elle en est la gardienne. L'article 11 du décret du 5 mai 1997 précise bien qu'elle assure, entre autres missions, une mission de surveillance, d'entretien régulier, de réparations, dépannages et mesures nécessaires au fonctionnement du

---

<sup>142</sup> Pour une même analyse voir Christophe PAULIN, « Règlement relatif aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires » : *Revue de droit des transports* 2008, comm. 25 p. 20 et aussi Philippe DELBECQUE et Sandie CALME « Le règlement communautaire n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaire » *Revue de droit des transports* 2009, Etudes 4 p. 10

<sup>143</sup> Propos Marc DEBRINCAT pour la FNAUT.



réseau et à la sécurité de l'ensemble des plates formes, ouvrages d'art et quais, bien que ce soit RFF qui en est le propriétaire. Or, il paraît peu probable que chaque nouveau transporteur possède sa propre gare, les infrastructures seront communes aux divers opérateurs. La SNCF seule sera-t-elle toujours tenue de l'entretien des quais ? Et si tel était le cas sera-t-elle responsable des accidents de quais arrivés aux clients d'autres transporteurs ?

Il nous semble plus juste et plus conforme aux règles de la concurrence loyale de placer les transporteurs sur un pied d'égalité et d'attribuer à RFF un rôle accru sur ses propres infrastructures. RFF verrait sa responsabilité (administrative en tant qu'établissement public gardien d'ouvrage public) engagée en matière d'accidents de quai, d'escalator, de gare, tandis que chaque opérateur verrait sa responsabilité civile engagée en cas d'accident de train lui appartenant.

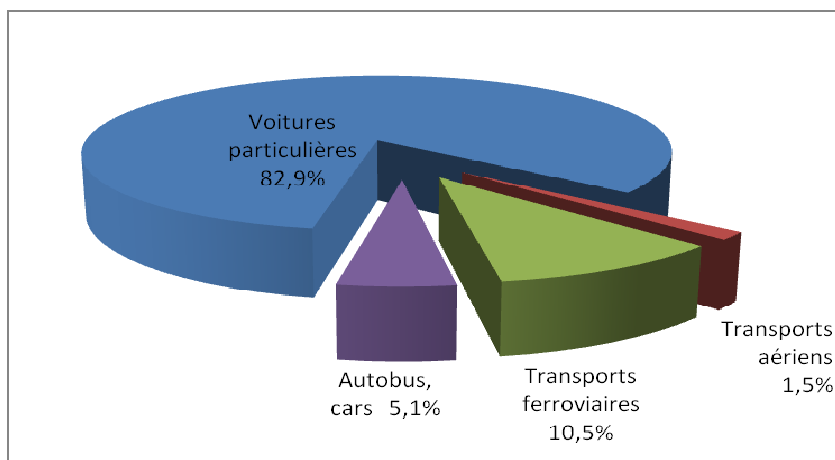
Par ailleurs, au sujet des agressions de voyageurs, les transporteurs étrangers accepteront-ils que cette responsabilité leur incombe, surtout si leurs droits nationaux ne le prévoient pas ? Compte tenu du poids économique de certains acteurs, le législateur interviendra peut-être pour aplanir ce secteur afin de ne pas rebuter les investisseurs potentiels, à moins que la jurisprudence n'évolue en ce sens d'elle-même.

## CONCLUSION

En 2005, la part des transports ferroviaires sur l'ensemble des transports intérieurs de voyageurs atteignait 10,5%. Sans réussir à détrôner le « sacro-saint » transport par voiture particulière (82,9%), le rail se plaçait en deuxième position des moyens de transports les plus utilisés.

### Les transports intérieurs de voyageurs par mode en 2005

% des voyageurs-kilomètres



WANNER, 2008, Sources : MEDAD/SESP – Les comptes des transports en 2006 (tome 1) – juin 2007

Le transport ferroviaire est donc une activité clé, qui nécessite des investissements et une politique adaptée tant aux besoins et souhaits des voyageurs, qu'aux nouveaux objectifs de développement durable, ainsi qu'aux impératifs de concurrence intermodale et/ou internationale, voire inter sociétale.

Dans cette optique, la SNCF a conclu, le 2 juillet 2007, un accord de coopération avec différentes sociétés de transports étrangères, la SNCB (Belgique), la DB (Allemagne), Eurostar UK, NS Hispeed (Pays-Bas), ÖBB (Autriche) et les CFF (Suisse). Cet accord porte sur l'exploitation commune du réseau à grande vitesse européen. L'objectif affiché de ce partenariat, baptisé « Railteam », est de concurrencer les réseaux aériens européens. Parallèlement, la SNCF a mis l'accent sur l'optimisation de l'offre régionale lors de la renégociation des « contrats TER » (pour Trains Express Régionaux) avec les régions, qui sont en la matière les autorités organisatrices. L'entreprise a favorisé les possibilités multimodales et multi-réseaux.

On constate au travers de ces quelques données que les paramètres à prendre en compte pour faire du transport ferroviaire de voyageurs une activité florissante et un service public satisfaisant pour ses usagers sont divers et variés. L'étude que nous venons de mener montre que le risque juridique est un critère non négligeable pour le transporteur ferroviaire.

Comme toute entreprise, la SNCF et bientôt ses futurs concurrents, doivent tenir compte des risques qu'ils encourent de se retrouver, entre autres, devant les juridictions civiles en tant que débiteurs d'un droit à réparation. Les impacts en termes d'image, de confiance du public, et de budget sont sérieux. Le risque judiciaire est un risque à part entière qui devrait à ce titre susciter plus d'attention de la part des entreprises et sociétés. Si la cindynique<sup>144</sup> a rapidement conquis un public large, qui a pris conscience des possibles gains financiers qu'il y a à recenser et prévoir les risques auxquels on s'expose, elle est surtout reconnue en

---

<sup>144</sup> Du grec Kyndinos, « danger ». Science(s) qui étudie(nt) les dangers ou les risques dans les sociétés et leur prévention. Le terme a été défini dans les années 1990 puis popularisé en 1995 par Georges-Yves Kervern. (...) l'approche de la cindynique veut être globale et systémique, c'est-à-dire qu'elle cherche à prendre en compte tous les facteurs, les éléments, les influences qui expliquent les différents risques, déterminent leurs caractères, leur occurrence et leurs conséquences ; elle veut préciser leur jeu exact, leurs interrelations, quelle que soit leur origine, naturelle, sociale, économique, etc., en utilisant autant que possible les méthodes de la théorie des systèmes et la théorie des jeux.

matière de risques industriels, technologiques voire naturels. Mais la cindynique judiciaire est une branche à part entière de cette science qui commence à attirer l'attention des spécialistes et entrepreneurs.

L'analyse que nous venons d'effectuer a mis en exergue les risques judiciaires qu'encourt la SNCF au plan civil, elle mène à une prise de conscience du poids du droit sur cette entreprise et son activité. Bien évidemment la souplesse avec laquelle les juges accueillent les mises en jeu de la responsabilité civile de la SNCF en présence d'une victime d'accident relève d'un objectif d'indemnisation. Cette préoccupation indemnitaire représente pour le transporteur une charge, très certainement une ligne prévisionnelle du budget, elle constitue potentiellement un handicap pour l'ouverture du marché. Cette question latente, pas tout à fait au goût du jour même si elle commence à éveiller certains intérêts, nous interpelle : un risque judiciaire pesant contribue à dissuader les entrepreneurs tant nationaux, qu'étrangers, à se lancer dans la concurrence d'une activité non seulement lourde à de nombreux niveaux (administration, finances, investissements, gestion, sécurité, infrastructures, personnels, publicités...) mais encore souvent pénalisée judiciairement.

Contrairement à ce qui est généralement demandé lorsqu'un décalage survient entre le droit et la société, une intervention du législateur n'est pas absolument nécessaire, l'entrée en vigueur en 2009 du nouveau règlement européen est bien suffisante et pourra peut-être marquer le renouveau de la jurisprudence en la matière, préparant au mieux l'arrivée et l'installation d'une concurrence que l'on souhaite avantageuse pour les usagers. Car au final, l'ouverture du marché est censée se faire au profit des voyageurs, à raison d'une tarification en baisse, ou au moins stable, corrélativement à une qualité de service en hausse. Les juges pourront donc soit favoriser cet essor, et ainsi une très

grande majorité de consommateurs, soit favoriser l'indemnisation à tout prix et donc les victimes d'accident. La question ne se posera certainement pas aussi nettement et il y a fort à parier que la réparation des dommages corporels restera le fer de lance des tribunaux sans pour autant interférer dans le jeu économique et financier de la concurrence.

Nous en arrivons alors à une dernière remarque que suscitent nos recherches. Nous avons mis l'accent, comme le font les juges à vrai dire, sur l'indemnisation des victimes d'accidents. Les préoccupations sont donc d'ordre curatif, un dommage est survenu, une mesure est prise pour le réparer. Il nous semble qu'en écho à ce souci devrait apparaître un objectif de prévention. En effet, la responsabilité civile est un instrument indubitablement efficace, tourné vers les victimes d'accidents. Il serait bon qu'elle devienne corollairement un instrument de prévention à destination des responsables de ces mêmes accidents. Souhait, pour l'heure pieux, qui bénéficierait pourtant à tous. La chose n'est pas aisée et il n'y a pas de solution miracle, mais l'impossibilité ne nous semble pas avérée.

Les motifs des décisions peuvent influencer sur les protagonistes, par exemple, les juges ont insisté, lorsqu'ils ont retenu la responsabilité de la SNCF en cas d'agression, sur le fait qu'une présence plus importante des contrôleurs eut-été préférable. Même si une armée de contrôleurs n'empêcherait pas la commission de tels actes, il est vrai que les effectifs ont été renforcés, insuffisamment peut-être, mais cela a contribué au sentiment d'une plus grande sécurité dans les trains.

Dans le même sens, qu'il nous soit permis de nous interroger sur l'opportunité de l'indemnisation totale des victimes qui ont causé leur propre dommage par une faute intentionnelle. Les décisions refusent l'exonération de la SNCF lorsqu'une personne qui accompagne un

voyageur dans le train saute du convoi qui à commencer à s'ébranler et se blesse. La SNCF pour éviter ces accidents diffuse d'ores et déjà à l'intérieur des voitures et sur les quais des messages non seulement pour rappeler que l'accès au train est interdit aux personnes accompagnant les voyageurs mais encore pour prier les personnes accompagnant (tout de même !) les voyageurs de bien vouloir descendre des voitures. Que peut-elle faire de plus ? N'est-ce pas encourager, ou ne pas dissuader, les gens que de leur accorder une indemnisation alors qu'ils sont dans leur tort ? Pour contraire aux aspirations actuelles de la société à la réparation totale des préjudices qu'il soit, un revirement jurisprudentiel pourrait avoir des vertus pédagogiques (et cela nous paraît vrai dans d'autres situations encore, notamment pour les voyageurs retardataires qui pensent pouvoir effectuer leur trajet sur le marche pied d'une voiture en se tenant à la poignée de la portière, ce qui est tellement contraire au bon sens commun que la SNCF, qui ne peut pas empêcher un tel acte, ne devrait pas non plus avoir à prévoir un tel comportement, tandis que les justiciables devraient avoir conscience que cela est dangereux et irréfléchi, et être responsabilisés à ce sujet. Cela aiderait à dissuader les plus irresponsables).

Pareillement, si un voyageur saute d'un train en marche pour se rapprocher de sa destination réelle, les juges refuseront l'exonération de la SNCF en ce que l'évènement n'était pas irrésistible puisqu'elle dispose des techniques suffisantes pour prévoir un système de fermeture des portes inviolable. Les juges pourraient, lorsque cela est pertinent, ajouter dans leur motif une allusion au fait que la SNCF a les moyens d'éviter de tels comportements à condition de prévoir une meilleure desserte des villages et petites ou moyennes villes, malgré leurs faibles poids stratégiques et économiques (puisque après tout sa mission est encore de service public). Dès lors, si des efforts sont consentis par la SNCF, et puisqu'à l'impossible nul n'est tenu, il conviendra d'opérer un

changement de cap et de montrer au voyageur que s'il peut être exigeant, il ne doit cependant pas être déraisonnable.

La souplesse de la jurisprudence, la possibilité qui lui est offerte d'effectuer des revirements et la souveraineté accordée aux juges dans l'appréciation de certains éléments factuels, pourraient se révéler un outil formidable d'amélioration des comportements des deux parties au contrat de transport ferroviaire de voyageurs.

Entre une stabilité utile aux prévisions des parties<sup>145</sup> et une adaptation au cas par cas vectrice de progrès social, gageons que la jurisprudence à venir dans le domaine du transport ferroviaire de voyageurs aura, une fois n'est pas coutume, un poids considérable en matière économique et sociale, si elle s'en donne les moyens.

---

<sup>145</sup> V. *supra*.

## BIBLIOGRAPHIE

### Ouvrages :

- CORNU Gérard, *Vocabulaire juridique* : PUF. 8<sup>ème</sup> éd. 2007
- HUET Jérôme, *Traité de droit civil, les principaux contrats spéciaux* (sous la direction de Jacques GHESTIN) : LGDJ 2001.
- JOURDAIN Patrice et VINEY Geneviève, *Traité de droit civil, les conditions de la responsabilité*, (sous la direction de Jacques GHESTIN) : LGDJ 2006.
- LE TOURNEAU Philippe, *Droit de la responsabilité et des contrats* : Dalloz action 2005 2006, p. 1202.
- MERCADAL Barthélemy, *Droit des transports terrestres et aériens* : Dalloz 1996.
- MERENNE Emile, *Géographie des transports* : Nathan, 1995.
- PAULIN Christophe, *Droit des transports* : Litec, 2005.
- VINEY Geneviève, *Traité de droit civil, introduction à la responsabilité*, (sous la direction de Jacques GHESTIN) : LGDJ 2008.

### Articles :

- ALLEGRET Marc, « La responsabilité de la SNCF pour les dommages corporels subis par ses voyageurs en cas d'agression » : *Transidit* n° 38 2003, p. 1.
- AYNES Laurent, « Vers une déontologie du contrat ? » : *Bulletin d'information de la Cour de cassation* n° 646 du 15 septembre 2006.
- BROUSSOLLE Denis, « Un transporteur comme les autres ? » : *BTL* n° 3201, p. 723.



- BRUN Philippe, JOURDAIN Patrice, « Responsabilité civile » : *Dalloz* 2006, p. 1929.
- BUGNICOURT Jean-Philippe « Rejet de la force majeure : la responsabilité de la SNCF a-t-elle encore des limites , » *Lamy droit civil* 2009 p. 22.
- CORPART Isabelle, « Ascenseur : le comportement dangereux de la victime n'exonère pas le propriétaire » : *Dalloz* 2005, p. 125.
- DELBECQUE Philippe « Le règlement communautaire n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires » *Revue de droit des transports* 2009, études n° 4, p. 10
- DELEBECQUE Philippe « Indemnisation des retards dans les transports aérien » : *RTD Com.* 2001, p. 570.
- DELEBECQUE Philippe, « Les juges du fond doivent préciser le fondement de la responsabilité qu'ils retiennent à l'encontre de la SNCF à l'occasion d'un vol de bagage à main » : *Dalloz* 1997, p.25.
- DEPADT-SEBAG Valérie, « La place de la condition d'imprévisibilité dans l'établissement de la force majeure » : *Dalloz* 2003, p. 2465.
- DESFOUGERES Eric « Encore une étape pour rendre plus difficile l'exonération de la SNCF suite à un accident de passager inconscient » *JAC* n° 91
- DESFOUGERES Eric, « Les incertitudes en matière civile après vingt ans de jurisprudences sur le champ d'application de la loi du 5 juillet 1985 » : *JAC* n°65.
- GRIDEL Jean-Pierre, « Transport ferroviaire de voyageurs. De l'accident à l'agression : l'extension réaffirmée de l'obligation de sécurité du transporteur » : *Dalloz* 2002, p. 2631.
- GROSER Paul « La SCNF et la faute de victime : les voies de l'exonération totale » *JCP G* 2009 II 10011.
- GROUDEL Hubert « Exonération de la SNCF : toutes les voies sont fermées » *RCA* 2007 repère 2

- GROUDEL Hubert, « La SNCF est-elle responsable des agressions de voyageurs ? » : *Responsabilité civile et assurances*, mars 2001, p. 4.
- HA NGOC Julia, « Quelles causes d'exonération pour le transporteur terrestre de passagers ? » : *Revue de droit des transports* 2008, Focus n° 58, p. 3.
- JOURDAIN Patrice, « A propos de la responsabilité de la SNCF pour vol de bagages à main : l'obligation de préciser le fondement de la responsabilité » : *RTD Civ.* 1997, p. 139.
- JOURDAIN Patrice, « Cause étrangère ou cause exclusive ? » : *RTD Civ.* 1999, p. 113.
- JOURDAIN Patrice, « Force majeure : l'Assemblée Plénière manque l'occasion d'une définition claire » : *Dalloz* 2006, p. 1577.
- JOURDAIN Patrice, « Force majeure : la difficile exonération de la SNCF, prise en sa qualité de gardien de la chose, qui invoque une cause étrangère (fait de la victime ou fait du tiers) » : *RTD Civ.* 2001, p. 374.
- JOURDAIN Patrice, « L'exploitant d'un remonte-pente n'est plus tenu que d'une obligation de sécurité de moyens » : *RTD Civ.* 1993, p. 364.
- JOURDAIN Patrice, « L'exploitant d'un toboggan est tenu d'une obligation de sécurité de résultat » : *RTD Civ.* 1992, p. 397.
- JOURDAIN Patrice, « L'imprévisibilité de la force majeure : une pomme de discorde entre les premières et deuxième chambres civiles » : *RTD Civ.* 2003, p. 301.
- JOURDAIN Patrice, « La rigueur de l'obligation de sécurité de résultat pesant sur la SNCF : l'agression d'un voyageur n'est pas un cas de force majeure exonératoire », observations sous Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 12 décembre 2000, *Dalloz* 2001, p. 2230.
- JOURDAIN Patrice, « Obligation de sécurité : la valse hésitation de la Cour de cassation » : *RTD Civ.* 1998, p. 116.

- JOURDAIN Patrice, « Responsabilité de la SNCF en cas d'agression dans les trains : la sévérité de la Cour de cassation ne se dément pas » : *RTD Civ.* 2002, p. 821.
- LAFAY Fabien, « Ceux qui m'aiment éviteront le train : de l'irresponsabilité à l'inexorabilité, le danger de l'irresponsabilisation des victimes par l'illimitation » : *Revue Juridique - Droit prospectif* 2004 p. 188.
- LAMBERT-FAIVRE Yvonne, « Fondement et régime de l'obligation de sécurité » : *Dalloz* 1994, p. 81.
- LIENHARD Claude, « Non respect de l'obligation de sécurité, confirmation de la responsabilité civile de la SNCF après un assassinat » : *JAC* n° 50.
- LIENHARD Claude, « SNCF et agression mortelle » : *JAC* n° 74.
- LIENHARD Claude, « Train de nuit : la SNCF doit garantir la sécurité des voyageurs » : *JAC* n° 32.
- MALAURIE Philippe, « L'accident de quai : obligation de sécurité pendant le transport » : *Dalloz* 1991, p. 1.
- MASCALA Corinne, « Accidents de gare : le « déraillement » de l'obligation de sécurité » : *Dalloz* 1991, p. 80.
- MOURY Jacques, « Force majeure : éloge de la sobriété » : *RTD Civ.* 2004, p. 471.
- NERAC-CROISIER Roselyne, « Soliloque sur la responsabilité du transporteur de personnes » : *Dalloz* 1995, p. 35.
- PAULIN Christophe, « Responsabilité du transporteur en cas d'agression d'un voyageur : le contenu de l'obligation de sécurité » : *Dalloz* 2001, p. 1650.
- PAULIN Christophe, « Règlement relatif aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires » : *Revue de droit des transports* 2008, comm. 25, p. 20.
- ROME Félix, « SNCF : rien n'est imprévisible, ni irrésistible... » : *Dalloz* 2007, Edito p. 1129.

- STEINLE-FEUERBACH Marie-France, « Accident de tram à Strasbourg » : JAC n° 9.
- TILCHE Marie, « Retards et avatars » : BTL n° 3158, janvier 2007, p. 7.

**Jurisprudence :**

- TC 8 février 1873, Arrêt *Blanco*.
- Cass. Civ. 10 novembre 1884.
- Cass. Civ. 21 novembre 1911.
- Cass. Civ. 27 janvier 1913.
- Cass. Req, 1<sup>er</sup> août 1929.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 8 décembre 1965.
- TC 17 octobre 1966, *Dame Vve Canasse c. SNCF*
- CE Section 24 novembre 1967 *Ministre des travaux publics et des transports c. Delle Labat*
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 1<sup>er</sup> juillet 1969, note G.C-M, D. 1969, note G.C-M.
- Cass. Civ. 2<sup>ème</sup> 1<sup>er</sup> juillet 1976.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 12 décembre 1978.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 22 avril 1981.
- TC 5 décembre 1983. *Niddam c. S.N.C.F.*
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 7 mars 1989, Dalloz 1991, p. 1.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 2 mai 1989.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 4 novembre 1992.
- CA Paris 14 octobre 1993.
- Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 29 avril 1994.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 2 avril 1996, *RTD Com. 1997*, note BOULOC.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 10 juillet 1996.
- CA Paris 4 octobre 1996.
- Cass. Com. 22 octobre 1996.
- Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 9 juillet 1997.

- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 3 juin 1998, note BOULOC *RTD Com.* 1999, note BOULOC.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 6 octobre 1998, *RTD Com.* 1999, note BOULOC.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 12 décembre 2000, *D.* 2001, note JOURDAIN.
- Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 15 mars 2001, *RTD Com.* 2001, note BOULOC.
- CAA Douai 11 mai 2001 *Mokhtari*.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 11 juin 2002.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 3 juillet 2002.
- CA Lyon 30 octobre 2002.
- Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 23 janvier 2003. *D.* 2003, note DEPADT-SEBAG ; *RTD Com.* 2003, note BOULOC.
- Cass. Civ 1<sup>ère</sup>, 25 février 2003. *D.* 2003, note GRIDEL.
- Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 13 mars 2003.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 12 mai 2004.
- CA Douai 10 novembre 2004.
- Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 15 décembre 2005.
- Cass. Ass. Pl., 14 avril 2006. *D.* 2006, Jur. 1577, note JOURDAIN.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 21 novembre 2006.
- Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 21 décembre 2006.
- Cass. Com. 20 février 2007.
- CAA Bordeaux 31 juillet 2007, *Frétille c. SNCF*
- CA Rouen 15 novembre 2007.
- CA Bordeaux, 10 décembre 2007.
- Jugement du 21 janvier 2008, RG n°91-07-000149.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 13 mars 2008. *Rev. droit des transports* note PAULIN ; 2008, *D.* 2008 note VINEY.
- Jugement du 15 avril 2008.
- Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 22 mai 2008.
- Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 19 juin 2008.
- Cass. Ch. Mixt. 28 novembre 2008

**Autres sources :**

**Revue juridique :**

*Gazette du Palais* n°264 à 266, Numéro spécial : « La naissance de l'obligation de sécurité » (articles : Jean-Louis HALPERIN, Philippe DELEBECQUE, Gilles PAISANT, Patrice JOURDAIN, Denis MAZEAUD, Geneviève VINEY), septembre 1997.

**Revue spécialisée :**

*La vie du rail* n° 2591 avril 1997

**Rapports et avis :**

- Mission de contrôle des activités ferroviaires, rapport annuel 2007.
- Rapport du médiateur de la SNCF, éditions 2006 et 2007.
- Avis du Comité économique et social européen sur la « Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les droit et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux », JOUE 9 août 2005.

**Discours :**

Portalis, Discours préliminaire sur le projet de code civil, prononcé le 1<sup>er</sup> pluviôse an IX (21 janvier 1801)

**Quotidiens :**

*Le Monde*

*Le Nouvel Observateur*

*Le Parisien*

**Sites internet :**

- Cafés géographiques : [www.cafe-geo.net](http://www.cafe-geo.net)
- Cour de cassation : [www.courdecassation.fr](http://www.courdecassation.fr)
- Google: [www.afp.google.com](http://www.afp.google.com)

- Institut national de la statistique et des études économiques : [www.insee.fr](http://www.insee.fr)
- Journal des accidents et des catastrophes : [www.jac.cerdacc.uha.fr](http://www.jac.cerdacc.uha.fr)
- Légifrance, le service public de la diffusion du droit : [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)
- Lexinter : [www.lexinter.net](http://www.lexinter.net)
- MEEDAT, économie et statistiques : [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr)
- Portail de la statistique publique française : [www.statistique-publique.fr](http://www.statistique-publique.fr)
- SNCF Participations : [www.sncf-participations.com](http://www.sncf-participations.com)

**CD-Rom :**

Encyclopædia Universalis 2007.

## TABLE DES MATIERES

Remerciements _____	3
Sommaire _____	4
Introduction _____	8
Chapitre 1 : La mise en jeu de la responsabilité civile de la SNCF, un arsenal juridique classique au déclenchement aléatoire... _____	20
Section 1 : les mécanismes classiques des fondements juridiques de l'engagement de la responsabilité civile de la SNCF _____	23
§ 1 : Le contrat de transport, source de responsabilité contractuelle de la SNCF _____	24
A. Le contrat de transport liant les voyageurs à la SNCF _____	24
1) Le contrat de transport de voyageurs _____	24
2) L'originalité des contrats de transport : l'instrumentum _____	27
B. Les obligations contractuelles de la SNCF _____	30
1) L'obligation de transporter les voyageurs sains et saufs _____	30
Volonté des parties _____	33
2) L'obligation d'assurer le transport aux horaires prévus _____	36
§ 2 : Les sources de responsabilité délictuelle de la SNCF _____	43
A. La responsabilité extracontractuelle de la SNCF _____	43
B. La responsabilité délictuelle de plein droit de la SNCF : le fait des choses un moyen récurrent dans la jurisprudence _____	45
Section 2 : le désordre jurisprudentiel relatif aux champs d'application des fondements juridiques de l'engagement de la responsabilité civile de la SNCF _____	50
§ 1 : L'existence d'un contrat de transport, condition de la responsabilité contractuelle, un débat <i>a priori</i> clos _____	52
A. La formation du contrat de transport _____	52
B. L'exécution des obligations contractuelles _____	54
§ 2 : Le cadre contractuel, limite du domaine de la responsabilité contractuelle, une conception restrictive critiquable _____	56
A. La dichotomie traditionnelle : responsabilité contractuelle / responsabilité délictuelle, cheval de Troie d'une véritable fiction juridique _____	57



B. Les possibilités actuelles : obligation de résultat atténuée / obligation de moyen renforcée, des créations prétoriennes applicables \_\_\_\_\_ 60

Chapitre 2 : ... au service d'une « noble » cause : l'indemnisation quasi systématique des victimes de dommages corporels \_\_\_\_\_ 63

Section 1 : La difficile exonération du transporteur de personnes : une jurisprudence favorable aux victimes \_\_\_\_\_ 65

§ 1 : La rigueur des juges dans l'appréciation des faits exonératoires face à la SNCF \_\_\_\_\_ 66

A. Les critères de la force majeure, une « pomme de discorde » entre juridictions \_\_\_\_\_ 67

B. Un refus constant d'exonérer la SNCF, une présomption quasi irréfragable de responsabilité \_\_\_\_\_ 69

§ 2 : Le fait de la victime, seule entorse au principe retenue \_\_\_\_\_ 72

A. La doctrine partagée quant au fait d'un tiers \_\_\_\_\_ 72

B. Le suicide, LA cause d'exonération admise par les juges \_\_\_\_\_ 75

Section 2 : La « presque garantie » dégagée par la jurisprudence, une solution d'avenir ? \_\_\_\_\_ 81

§ 1 : L'indemnisation par la SNCF, un choix défendable parmi d'autres (Le fonds d'indemnisation des victimes d'infractions) \_\_\_\_\_ 82

§ 2 : L'indemnisation par le « transporteur ferroviaire », un choix viable ? \_\_\_\_\_ 85

A. Entrée en vigueur du règlement européen n° 1371/2007 \_\_\_\_\_ 85

B. L'ouverture à la concurrence prévue pour 2010 \_\_\_\_\_ 88

Conclusion \_\_\_\_\_ 90

Bibliographie \_\_\_\_\_ 96

Table des matières \_\_\_\_\_ 104

## RÉSUMÉ

Dès 1991, le Conseil des Communautés Européennes adoptait une Directive relative au développement de chemins de fer communautaires, l'objectif étant à terme de permettre aux citoyens européens d'évoluer au sein d'un espace ferroviaire, européen lui aussi. Or, si la France a « *dès le 31 mars 2006, ouvert à la concurrence sur le réseau ferré national l'ensemble des trafics de fret ferroviaire et non plus seulement les transports internationaux* », une étape décisive reste encore à franchir : l'ouverture à la concurrence du marché de transport par rail de voyageurs. Prévus pour 2010, l'arrivée sur le marché de nouveaux opérateurs changera la donne en matière économique, mais aura-t-elle également des répercussions en matière juridique, et plus précisément sur le droit français ? Répondre à cette question suppose de connaître et comprendre le droit actuellement applicable au transport ferroviaire de voyageurs.

L'étude du droit positif, appliqué pour l'heure à la SNCF, montre toute l'importance de la jurisprudence en droit. Dans le domaine ferroviaire, elle se montre mouvante et susceptible de bien des détours pour parvenir à satisfaire son objectif social d'indemnisation des victimes. La responsabilité civile apparaît dans ce contexte comme la voie privilégiée des justiciables pour obtenir réparation d'un préjudice, d'autant plus que ses critères de mise en œuvre sont constamment élargis et ce pour faciliter ladite indemnisation.

Juridiquement critiquables, moralement irréprochables, certains principes dégagés par les juges seront peut-être revisités en 2009, date de l'entrée en vigueur du Règlement européen relatif aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires, et revus en 2010 à l'aune d'un marché libéralisé, mais rien n'est certain...

Mots clés : responsabilité civile, transport ferroviaire, SNCF, voyageurs.

