

Accueil > Juridique > Jurisprudence > **Force majeure et obligation de sécurité**

## JURISPRUDENCE

### Force majeure et obligation de sécurité

PAR SERGE BROUSSEAU, DOCTEUR EN DROIT, AVOCAT À LA COUR, CABINET CAMACHO & MAGERAND - LE 13/03/2018

Deux affaires dramatiques viennent d'avoir leur épilogue judiciaire devant la Cour de cassation. Les deux arrêts de la 2<sup>e</sup> chambre civile de la Cour de cassation du 8 février 2018 concernent des agressions sur le quai d'une gare et d'un métro et posaient des questions similaires : la SNCF, ou la RATP, peuvent-elles invoquer la force majeure pour s'exonérer de leur responsabilité ?



#### Quels sont les faits ?

Dans la première affaire, un homme avait soudainement ceinturé et entraîné sur les voies un client de la SNCF qui attendait son train. Agresseur et agressé furent tués. L'agresseur souffrait de schizophrénie ; aucune altercation n'avait opposé les deux hommes qui ne se connaissaient pas et un laps de temps très court s'était écoulé entre le début de l'agression et la collision avec le train.

Dans la seconde affaire, un usager, agressé dans un wagon du métro, poursuit son agresseur sur le quai et, lors de l'altercation qui s'en suivit, l'agresseur le poussa violemment sur les voies alors que la rame de métro redémarrait. L'usager décéda.

#### Les décisions de la Cour de cassation

Les deux affaires posent en réalité les mêmes questions. La SNCF et la RATP peuvent-elles évoquer la force majeure pour se soustraire à leurs responsabilités ? Nous savons que le concept de force majeure doit réunir les éléments d'irrésistibilité et d'imprévisibilité pour exclure la responsabilité du transporteur : en d'autres termes, à l'impossible nul n'est tenu.

Dans les deux cas, on peut admettre qu'un passager, brusquement ceinturé et projeté (première affaire) ou poussé violemment (seconde affaire) sur les voies, se voit opposer la force majeure dans son action contre les sociétés de transport ; en effet, celles-ci ne pourront jamais éviter de tels comportements humains qui relèvent, soit de la folie pure, soit du comportement criminel.

Après un rappel détaillé des faits, le 1<sup>er</sup> arrêt (n° 146) de la Cour de cassation rejette le pourvoi formé par le Fonds de garantie dans son action en remboursement contre la SNCF, et décide que le fait du tiers (l'agresseur) présente un caractère irrésistible et imprévisible caractérisant l'existence d'un cas de force majeure. Le Fonds de garantie est donc débouté de son action contre la SNCF.

Le second arrêt (n° 147) de la Cour de cassation casse un arrêt rendu par la cour de Paris qui avait accueilli le recours du Fonds de garantie (toujours lui...) au motif qu'un « *tiers qui pousse un usager contre une rame alors que celle-ci redémarre n'est nullement irrésistible pour la RATP, qui dispose de moyens modernes adaptés permettant de prévenir de tels accidents* ». Cette disposition est censurée par la Cour de cassation qui reproche à la cour d'appel de s'être déterminée par des affirmations générales sans s'expliquer, comme elle y était invitée, sur les circonstances particulières de l'accident.

En bref, sauf à mettre dans toutes les gares du métro des portiques d'accès aux rames, les chutes ou projections sur les voies ne pourront jamais être évitées. Mais, est-ce que le simple fait de pouvoir installer des portiques sur toutes les stations de métro écarte les notions d'irrésistibilité et d'imprévisibilité constituant la force majeure ? On peut raisonnablement s'interroger, mais.... En effet, seules les gares principales du métropolitain sont aujourd'hui équipées de tels portiques et on imagine mal comment les 302 stations parisiennes puissent être ainsi aménagées. D'autre part, il est utile également de souligner que la SNCF n'est pas propriétaire des quais de gare.

## Analyse critique des arrêts de la Cour de cassation

Les deux affaires jugées le 8 février 2018 concernent l'obligation de sécurité des transporteurs à l'égard de leurs clients. Depuis un arrêt important de la Cour de cassation du 7 mars 1989 (n° 87-11493 ; D 1991 note Malaurie ; RTDC 1989.548 note Patrice Jourdain), il faut distinguer selon que l'accident survient pendant le transport ou, avant et après le transport. La responsabilité est contractuelle pendant le transport et délictuelle dans les autres cas (avant ou après le transport, notamment lors des accidents survenus sur les quais).

Quelle que soit la responsabilité encourue (contractuelle ou délictuelle), le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité s'il prouve, soit la faute de la victime, soit la force majeure ; à noter que le fait du tiers n'est, en général, plus exonératoire de la responsabilité du transporteur, sauf s'il présente lui aussi les caractères de la force majeure.

En définitive, le seul moyen pour la RATP ou la SNCF de s'exonérer de leur responsabilité (contractuelle ou délictuelle) est de prouver la force majeure. Tous les juristes savent combien les décisions des juridictions françaises sont strictes pour reconnaître, très exceptionnellement, la notion de force majeure. Les décisions sont très nombreuses et pas toujours unanimes. En bref, il n'est pas envisageable ici de recenser et de synthétiser la jurisprudence française.

Cependant, je ferais bien la distinction entre les deux affaires analysées aujourd'hui :

- dans la première affaire, où un passager est ceinturé et projeté violemment sur les voies de la SNCF par un malade mental, je crois pouvoir affirmer que la force majeure est constituée, ceci d'autant plus que le geste de l'agresseur a été instantané : ici, les notions d'imprévisibilité et d'irrésistibilité caractérisant la force majeure me semblent être constituées et l'exonération du transporteur justifiée. C'est ce qu'affirme avec raison la Cour de cassation ;
- dans le second cas, où un passager agressé dans le métro poursuit son agresseur sur le quai, qui le bouscule et le fait chuter sur la rame, il me semble que l'analyse est beaucoup plus discutable. En effet, les faits ne sont pas instantanés car il y a eu agression, poursuite, bagarre et chute ; également, il faut admettre que la question du non équipement de la station de portiques de sécurité se posera. A cette occasion, il sera difficile de soutenir l'imprévisibilité, puisque la RATP prend des mesures efficaces pour éviter les chutes ou projections des usagers sur les voies ; le risque est donc devenu prévisible. Pour toutes ces raisons, les deux notions constituant la force majeure pourront ne pas être réunies.

D'ailleurs, la Cour de cassation, lorsqu'elle casse avec raison l'arrêt de la Cour d'appel ayant écarté la force majeure, prend bien soin de préciser que la cassation s'explique par l'affirmation d'ordre générale formulée par la Cour qui n'a pas examiné les circonstances particulières comme elle y était invitée. A mon sens, l'examen par la cour de renvoi de ces circonstances particulières pourrait conduire au rejet de la notion de force majeure.

En conclusion, restons prudents en matière d'éléments constitutifs de la force majeure : tous les étudiants en droit se souviennent de l'affaire du naufrage du paquebot « Lamoricière » en 1942 qui donna lieu à l'arrêt du même nom rendu par la chambre commerciale de la Cour de cassation le 19 juin 1951 (D 51 717 note Ripert).

La Cour de cassation estima à l'époque que le naufrage du paquebot ayant entraîné 301 morts était dû à un violent cyclone qui a constitué un cas de force majeure pour 4/5, le 1/5 restant étant dû à l'utilisation... d'un charbon défectueux !! Comme si l'imprévisibilité et l'irrésistibilité, constituant la force majeure, pouvaient être parcellées ! Mais il est vrai que cette parcellisation des causes a permis l'indemnisation des victimes. Comme quoi, le résultat à atteindre peut tordre les plus beaux raisonnements juridiques !

**A LIRE AUSSI**



## **De l'obligation d'information du courtier en matière d'assurance pour compte**



## **Contrat de prêt et assurance de groupe**



## **Accident et implication du véhicule**

**La Tribune de l'assurance** Tous droits réservés