

Cour de cassation

chambre civile 1

Audience publique du 11 décembre 2019

N° de pourvoi: 18-13840

ECLI:FR:CCASS:2019:C101040

Publié au bulletin

Cassation

Mme Batut (président), président

SCP Baraduc, Duhamel et Rameix, SCP Boutet et Hourdeaux, avocat(s)

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, PREMIÈRE CHAMBRE CIVILE, a rendu l'arrêt suivant :

Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Aix-en-Provence, 21 décembre 2017), le 3 juillet 2013, Mme C..., munie d'un titre de transport, circulait sur la ligne ferroviaire reliant Nice à Cagnes-sur-Mer, dans un compartiment bondé, lorsqu'elle a été victime d'un écrasement du pouce gauche à la suite de la fermeture d'une porte automatique.

2. Le 16 juillet 2014, elle a assigné la société SNCF mobilités (la SNCF) aux fins de la voir déclarée entièrement responsable de son préjudice et condamnée à lui payer une provision à valoir sur l'indemnisation de son préjudice. La caisse primaire d'assurance maladie des Alpes-maritimes a été appelée en la cause.

Examen du moyen

Sur le moyen unique

Énoncé du moyen

3. La SNCF fait grief à l'arrêt de la déclarer entièrement responsable de l'accident dont a été victime Mme C... et de la condamner à réparer l'entier préjudice subi par celle-ci, alors que, « en vertu de l'article 11 du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, qui s'applique aux voyages et services ferroviaires fournis après son entrée en vigueur, le 4 décembre 2009, la responsabilité des entreprises ferroviaires relative aux voyageurs et à leurs bagages est régie par le règlement sans préjudice du droit national octroyant aux voyageurs une plus grande indemnisation pour les dommages subis ; qu'il résulte de cette disposition d'harmonisation maximale que le droit interne n'a pas vocation à se substituer au régime de responsabilité instauré par le règlement, mais seulement à le compléter lorsqu'il permet une plus grande indemnisation, c'est-à-dire au seul stade de l'évaluation du dommage ; que le règlement prévoyant la possibilité pour le transporteur de se prévaloir d'une faute même simple de la victime, il s'oppose à l'application du droit français interne, tel qu'il résulte d'une jurisprudence constante de la Cour de cassation, selon laquelle seule la faute de la victime revêtant les caractères de la force majeure peut être opposée à cette victime ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a néanmoins jugé que l'article 26.2, b), du règlement du 23 octobre 2007, qui n'envisage qu'une faute simple du voyageur, est donc de nature à limiter la responsabilité du transporteur et par conséquent à limiter l'indemnisation du voyageur par rapport au droit interne français, qui est plus exigeant sur les facultés d'exonération de ce transporteur" pour décider que seul l'article 1231-1 du code civil pouvait s'appliquer à la réparation du dommage subi par Mme C... ; qu'en décidant ainsi que l'article 11 du règlement permettait d'évincer l'application de ce texte au profit du droit interne, dont le régime était plus favorable à la victime, tandis que l'article 11 n'autorise pas une telle éviction, la cour d'appel a violé les articles 11, 26.2, b), du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, L. 2151-1 du code des transports, et 1147 du code civil, dans sa rédaction applicable en la cause, devenu 1231-1 du même code depuis l'ordonnance du 10 février 2016. »

Réponse de la Cour

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

4. Selon une jurisprudence constante, rendue au visa du dernier de ces textes, le transporteur ferroviaire, tenu envers les voyageurs d'une obligation de sécurité de résultat, ne peut s'exonérer de sa responsabilité contractuelle en invoquant la faute d'imprudence de la victime que si cette faute, quelle qu'en soit la gravité, présente les caractères de la force majeure (1^{re} Civ., 13 mars 2008, pourvoi n° 05-12.551, Bull. 2008, I, n° 76 ; Ch. mixte, 28 novembre 2008, pourvoi n° 06-12.307, Bull. 2008, I, n° 3).

5. Toutefois, aux termes du premier, sans préjudice du droit national octroyant aux voyageurs une plus grande indemnisation pour les dommages subis, la responsabilité des entreprises ferroviaires relative aux voyageurs et à leurs bagages est régie par le titre IV,

chapitres I, III et IV, ainsi que les titres VI et VII de l'annexe I du règlement n° 1371/2007.

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

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

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

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

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

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

PAR CES MOTIFS, la Cour :

CASSE ET ANNULE, en toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 21 décembre 2017, entre les parties, par la cour d'appel d'Aix-en-Provence ;

Remet l'affaire et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant cet arrêt et les renvoie devant la cour d'appel de Montpellier ;

Condamne Mme C... aux dépens ;

Rejette la demande de la société SNCF mobilités formée en application de l'article 700 du code de procédure civile ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de cassation, le présent arrêt sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite de l'arrêt cassé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, première chambre civile, et prononcé par le président en son audience publique du onze décembre deux mille dix-neuf. MOYEN ANNEXE au présent arrêt

Moyen produit par la SCP Baraduc, Duhamel et Rameix, avocat aux Conseils, pour la société SNCF mobilités

IL EST FAIT GRIEF à l'arrêt confirmatif attaqué d'avoir dit que la SNCF était entièrement responsable de l'accident dont avait été victime Mme K... C... sur la ligne SNCF entre Nice (station Saint-Augustin) et Cagnes-sur-Mer le 3 juillet 2013, d'avoir condamné la SNCF à réparer l'entier préjudice subi par Mme C..., d'avoir condamné la SNCF à payer à Mme C... la somme de 3.000 € à titre de provision et d'avoir ordonné une expertise médicale ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE le lien contractuel existant entre la Sncf et Mme C..., détentrice d'un titre de transport, n'est pas discuté ; que Mme C... demande la réparation de dommages qu'elle a subis à l'occasion d'un voyage qu'elle effectuait dans un wagon bondé, lorsque la porte du compartiment s'est refermée sur sa main la blessant au pouce ; qu'en vertu de l'article 1147 du code civil, devenu l'article 1231-1 du même code, le transporteur ferroviaire est tenu d'une obligation de sécurité de résultat l'obligeant à amener le voyageur sain et sauf à la destination prévue, sans pouvoir s'exonérer partiellement, l'exonération totale restant possible s'il prouve qu'il n'a fait que subir l'action d'une cause étrangère, le fait d'un tiers ou la faute de la victime, présentant les caractères de la force majeure ; que ce texte de droit interne français régit le présent litige qui échappe aux dispositions du règlement européen 1371/2007 du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, entré en vigueur le 3 décembre 2009. Ce règlement prévoit, dans son préambule, qu'il importe de sauvegarder les droits du voyageur ferroviaire, qui est la partie la plus faible dans le contrat de transport et en son article 11, que sous réserve des dispositions du présent chapitre et sans préjudice du droit national octroyant aux voyageurs une plus grande indemnisation pour les dommages subis, la responsabilité des entreprises ferroviaires, relative aux voyageurs et à leur bagage est régie par le titre IV, chapitres I, III et IV ainsi que les titres VI et VII de l'annexe 1 ; que cet article 11, qui est le premier article figurant au chapitre régissant la 'responsabilité des entreprises ferroviaires' pose un principe général de responsabilité, au-dessous duquel les États membres ne peuvent légiférer, ainsi qu'un principe de droit à indemnisation et non pas seulement, comme le soutient la Sncf, le seul principe du montant de l'indemnisation, qui aux termes de l'article 30 de l'annexe I confie au seul droit national la détermination du montant des dommages-intérêts à allouer ; que l'article 26 du titre IV du chapitre I de l'annexe du règlement relatif au fondement de la responsabilité du

transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, prévoit que 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 l'accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, ce qui est le cas en l'espèce ; qu'aux termes du paragraphe 2) de cet article 26, le transporteur est déchargé de sa responsabilité dans trois cas : a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire, b) 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 obvier, ou dans la mesure où l'accident est dû à la faute du voyageur, c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers ; que cette disposition qui, notamment, n'envisage qu'une faute simple du voyageur, est donc de nature à limiter la responsabilité du transporteur et par conséquent à limiter l'indemnisation du voyageur par rapport au droit interne français, qui est plus exigeant sur les facultés d'exonération de ce transporteur ; qu'en conséquence, seul l'article 1231-1 du code civil trouve à s'appliquer (arrêt, p. 5 et 6) ;

ET AUX MOTIFS ADOPTÉS QU'il convient de rappeler qu'en matière de transport ferroviaire de voyageurs, la distinction est classique entre l'accident survenu au cours du transport et l'accident de quai, ou de gare, intervenant en dehors de la période d'exécution du contrat. Le premier engendre une responsabilité contractuelle du transporteur, régie depuis 2009 par le Règlement européen n°1371/2007 du 23 octobre 2007, sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires; le second relève de la responsabilité délictuelle de droit commun ; qu'en matière d'accident ferroviaire, la jurisprudence de la cour de cassation associe la faute de la victime et la force majeure, tant en ce qui concerne la responsabilité contractuelle que la responsabilité délictuelle ; que la faute du voyageur n'exonère le transporteur que lorsqu'elle présente les caractères de la force majeure ; que Mme K... C... qui vise dans ces dernières écritures à la fois le fondement délictuel de l'article 1134 du code civil et contractuel du règlement européen, ne peut agir que sur le seul fondement contractuel, dans la mesure où l'accident est survenu en cours d'exécution du contrat de transport ; qu'en application de l'article L 2151-1 du Code des Transports, le règlement européen 1371/2007 du 23 octobre 2007 s'applique au présent litige, l'article 2 de ce règlement prévoyant notamment que ses articles 11 et 26 s'appliquent dès l'entrée en vigueur du règlement à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs ; que l'article L 2151-2 du Code des Transports confirme l'applicabilité des articles 1.1 et 26 de ce règlement européen aux transports ferroviaires intérieurs ; que l'article 11 de ce règlement précise que « sans préjudice du droit national octroyant aux voyageurs une plus grande indemnisation pour les préjudices subis, la responsabilité des entreprises ferroviaires relative aux voyageurs et de leurs bagages est régie, par le titre IV chapitres I, TI et » notamment les dispositions de l'article 11 du règlement, « sans préjudice du droit national octroyant aux voyageurs une plus grande indemnisation pour les préjudices subis », réserve la possibilité d'appliquer le droit français, s'il est plus favorable au voyageur que le droit européen, à la seule question de la réparation des préjudices subis par les voyageurs des transports ferroviaires, et non à la question de l'établissement de la responsabilité du transporteur ; que l'article 26 du règlement européen précité s'applique donc au présent litige, pour l'établissement de la responsabilité du transporteur ferroviaire ; que le droit applicable à la réparation des préjudices subis est le droit du règlement ou le droit français, étant retenu celui qui est le plus favorable au voyageur, conformément à l'article 11 précité du règlement ; que l'article 26 du règlement dispose que « 1. Le transporteur est responsable de dommages 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 » ; que cet article ne subordonne pas l'engagement de la responsabilité du transporteur à la preuve de la commission par celui-ci d'une faute ; qu'il en découle qu'en application de l'article 26 du règlement européen 1371/2007 du 23 octobre 2007, le transporteur ferroviaire est responsable de plein droit du dommage résultant des blessures et de toute atteinte à l'intégrité physique et psychique du voyageur ; qu'il ne découle pas des dispositions de cet article, contrairement à ce que soutient la SNCF, que K... C... soit tenue de prouver son absence de faute pour pouvoir engager la responsabilité de la SNCF ; que, sur la responsabilité de la SNCF, l'article 26 du règlement européen 1371/2007 du 23 octobre 2007 dispose que « 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 » ; qu'il est en l'espèce établi par les éléments produits au dossier, et notamment par les déclarations concordantes de la demanderesse et par celles de la SNCF sur ce point, que K... C... a été victime d'un accident qui a eu lieu le 3 juillet 2013, sur la ligne ferroviaire opérée par la SNCF entre Nice (station Saint-Augustin) et Cagnes-sur-Mer, dans un wagon appartenant à la SNCF ; que K... C... a en effet subi un écrasement du pouce de la main gauche coincé dans la porte intérieure du wagon où elle se trouvait, cette porte permettant d'accéder à un local de service ; que dès lors, en application du règlement européen 1371/2007 du 23 octobre 2007, les conditions de la responsabilité de plein droit de la SNCF quant à l'accident subi par K... C... sont réunies ; que sur la commission d'une faute par K... C... ; que l'article 26 2, h), du règlement européen 1371/2007 du 23 octobre 2007, applicable au litige, dispose que : « 2, Le transporteur est déchargé de cette responsabilité : b. dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur » ; qu'il découle de cet article et de la jurisprudence de la cour de cassation que le transporteur ferroviaire, tenu envers les voyageurs d'une obligation de sécurité de résultat, ne peut s'exonérer de sa responsabilité en invoquant la faute d'imprudence de la victime que si cette faute, quelle qu'en soit la gravité, présente les caractères de la force majeure ; qu'en l'espèce, la SNCF soutient que K... C... a commis une faute qui est la cause exclusive de l'accident qu'elle a subi, ce qui doit aboutir selon elle à une exonération totale ; que la SNCF conclut subsidiairement à une exonération partielle de la responsabilité du transporteur. Elle expose en effet que K... C... a laissé sa main sur le dormant de la porte de service, côté charnière ; qu'elle produit au soutien de son argumentation des attestations de M. X..., Mme T... et Mme H..., tous agents à divers titres de la SNCF ; que selon la SNCF, « l'ASCT » a dit à trois reprises aux clients se tenant près de la porte d'intersection, parmi lesquels étaient Mme C..., de faire attention à leurs doigts (attestation de Mme H...); que la SNCF soutient également qu'elle a averti les voyageurs présents près de la porte de la cabine de service à faire attention lors de la fermeture de cette dernière, et que K... C... a laissé son pouce gauche dans l'encadrement du dormant côté charnières, ce qui explique que son pouce ait été écrasé par la porte (attestation de M. X...) ; qu'elle explique par ailleurs qu'elle est intervenue rapidement, dans les secondes qui suivaient, pour rouvrir la porte quand elle s'est aperçue que le doigt de K... Kheannoui y était coincé (attestation de Mme T...); que l'existence de plusieurs avertissements de la SNCF mettant en garde les voyageurs autour de la porte de service sur les risques liés à sa fermeture est donc établie ; que K... C... soutient quant à elle n'avoir commis aucune faute, s'étant trouvée dans un train bondé, ce qui l'a bloquée contre la porte litigieuse; elle explique ne pas avoir entendu les avertissements des agents de la SNCF en raison du bruit causé par la présence d'un grand nombre de personnes dans le wagon ; qu'elle explique également qu'elle s'est retrouvée écrasée contre la porte litigieuse à cause des très nombreux voyageurs qui étaient montés dans le wagon; que ces éléments justifient qu'elle ait pu ne pas entendre, ou seulement partiellement, les avertissements des agents de la SNCF prévenant les personnes présentes autour de la porte litigieuse de faire

attention ; qu'il résulte des éléments qui précèdent que le wagon litigieux était bondé, ce qui a pu réduire, sans l'abolir, la liberté de mouvement de K... C... et sa capacité à éviter les risques de blessures liés à la fermeture de la porte ; qu'en outre, si le fait pour K... C... de laisser ses mains dans l'encadrement d'une porte ouverte sans faire attention à ne pas y coincer ses doigts, est constitutif d'une imprudence, il ne revêt pas pour le transporteur de caractère imprévisible et irrésistible ce dernier étant tenu de s'assurer que la fermeture d'une porte intérieure d'un wagon ne présente aucun danger pour les passagers avant d'y procéder ; que la SNCF sera par conséquent déclarée entièrement responsable de l'accident survenu le 3 juillet 2013 et sera condamnée à réparer l'entier préjudice de K... C... (jugement, p. 5 à 7) ;

ALORS QUE en vertu de l'article 11 de règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, qui s'applique aux voyages et services ferroviaires fournis après son entrée en vigueur, le 4 décembre 2009, la responsabilité des entreprises ferroviaires relative aux voyageurs et à leurs bagages est régie par le Règlement sans préjudice du droit national octroyant aux voyageurs une plus grande indemnisation pour les dommages subis . ; qu'il résulte de cette disposition d'harmonisation maximale que le droit interne n'a pas vocation à se substituer au régime de responsabilité instauré par le Règlement, mais seulement à le compléter lorsqu'il permet une plus grande indemnisation, c'est-à-dire au seul stade de l'évaluation du dommage ; que le Règlement prévoyant la possibilité pour le transporteur de se prévaloir d'une faute même simple de la victime, il s'oppose à l'application du droit français interne, tel qu'il résulte d'une jurisprudence constante de la Cour de cassation, selon laquelle seule la faute de la victime revêtant les caractères de la force majeure peut être opposée à cette victime ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a néanmoins jugé que l'article 26.2 b) du Règlement du 23 octobre 2007, « qui n'envisage qu'une faute simple du voyageur, est donc de nature à limiter la responsabilité du transporteur et par conséquent à limiter l'indemnisation du voyageur par rapport au droit interne français, qui est plus exigeant sur les facultés d'exonération de ce transporteur » pour décider que seul l'article 1231-1 du code civil pouvait s'appliquer à la réparation du dommage subi par Mme C... (arrêt, p. 6 § 6) ; qu'en décidant ainsi que l'article 11 du Règlement permettait d'évincer l'application de ce texte au profit du droit interne, dont le régime était plus favorable à la victime, tandis que l'article 11 n'autorise pas une telle éviction, la cour d'appel a violé les articles 11, 26.2 b) du Règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, L. 2151-1 du code des transports, et 1147 du code civil, dans sa rédaction applicable en la cause, devenu 1231-1 du même code depuis l'ordonnance du 10 février 2016. **Publication :**

Décision attaquée : Cour d'appel d'Aix-en-Provence , du 21 décembre 2017