

Le droit des transports peut-il encore servir de précurseur à toute la responsabilité civile ?

Eric DESFOUGERES

Maître de conférences en droit à l'Université de Haute-Alsace, CERDACC, EA 3992

Résumé

Le droit des transports n'est pas seulement à l'origine – plus ou moins directe – des structurations majeures de la responsabilité civile française avec l'apparition de l'obligation de sécurité-résultat, puis la distinction avec l'obligation de moyen et enfin la permanence de la scission entre responsabilité contractuelle et extracontractuelle. Par la rigueur d'admission des causes d'exonération et surtout par l'orientation vers des mécanismes d'indemnisation automatique, il continue constamment de l'inspirer.

« La responsabilité n'appartient pas à l'être de l'homme comme une propriété naturelle. La société, par le moyen d'un implacable dressage, impose à cet animal « nécessairement oublieux » la discipline du devoir et rend son comportement « calculable » (Berechenbar)¹

1. La question posée, en exergue de cette contribution, peut, certes, de prime abord, apparaître quelque peu iconoclaste. De fait, on a plutôt tendance à insister sur la spécificité et le caractère dérogoire au droit commun des obligations, des règles juridiques relatives au déplacement de personnes ou de marchandises² et sur la difficile délimitation du droit spécial qui va en résulter³. Néanmoins, maints exemples tirés, tant de la réglementation que des solutions dégagées par la jurisprudence, peuvent sembler de nature à nous conduire à méditer, brièvement, sur une influence inverse. Ce que corrobore, d'ailleurs, l'un de ses plus éminents connaisseurs : le Professeur Philippe Delebecque, qui avait, il y a quelques années, brillamment démontré, que « *le droit des transports était partagé entre classicisme et modernité, sinon originalité* »⁴. Ce qui le plaçait finalement au cœur de la dialectique du droit commun, englobant à la fois le droit civil et le droit de la consommation⁵, dont il subissait la double attraction. Il devait, même, ajouter, ultérieurement, qu'il en représentait un véritable laboratoire⁶.

¹ F. Nietzsche « Deuxième Dissertation de La Généalogie de la morale » cité par J. Henriot « Responsabilité » in *Encyclopédia Universalis*.

² C. Paulin, Droit des transports, Paris, Litec, coll. Affaires Finances, 2005, p. 2 à 4.

³ J.-P. Tosi « Exclusivité du droit spécial ? L'exemple de la responsabilité du transporteur aérien », in *Etudes sur le droit de la concurrence et quelques fondamentaux*, Mélanges en l'honneur d'Yves Serra, Paris, Dalloz, 2006, pp. 431 et s.

⁴ « L'évolution du transport de passagers » in *Mélanges Geneviève Viney*, Paris, LGDJ, 2008, p. 309.

⁵ J.-P. Tosi « Droit des transports et droit des consommateurs de transport », in *Mélanges Jean Calais-Auloy*, Paris, Dalloz, 2004, p. 1121 et s.

⁶ Préface in *Le droit des transports dans tous ses états : réalités, enjeux et perspectives nationales et internationales et européennes* (sous la direction de B. Dupont-Légrand, C. Landsweerd et L. Peru-Pirotte), Bruxelles, Larcier, (Actes du Colloque organisé à l'Université de Lille II du 16 au 18 mars 2011) 2012 p. 7.

2. On peut, en réalité, partir du postulat avéré, qu'avec le développement, tout au long du XIX^{ème} siècle, du machinisme industriel, concomitamment suivi d'un essor des différents modes de locomotion et en particulier de la circulation routière, a surgi une nouvelle catégorie de dommages en série : les accidents du travail ou de transport, avec des auteurs et des causes toujours plus difficiles à identifier. Ce besoin impérieux d'un droit des accidents a alors induit une socialisation des risques⁷, perçue comme un nouveau paradigme, dans lequel la survenance d'un évènement futur, incertain et indépendant de la volonté des parties, supplante l'exigence traditionnelle d'une faute avec une indemnisation, notamment couverte par le biais du mécanisme des assurances. Il s'agit donc bien là d'un véritable bouleversement du système de responsabilité imaginé, près d'un siècle auparavant, lors de l'édiction du code civil ; mouvement auquel le droit des transports a très activement participé, dès ses origines (I). Reste que l'histoire ne paraît pas pour autant achevée, puisque depuis plusieurs années, nombre d'indices peuvent clairement nous laisser présager que cette branche du droit pourrait retrouver - si tant est qu'elle ne l'ait jamais perdue - un rôle de guide vers ce que certains ont pu appeler une responsabilité universelle préventive⁸ (II).

I. D'un droit initiateur des grandes classifications...

3. Le droit des transports ne s'est pas contenté – ce qui aurait déjà été énorme – de fournir le contexte de l'une des plus belles créations prétoriennes de tout le droit civil français (A). Il contribue, quasi quotidiennement, à travers les décisions de justice qui s'y rapportent, à maintenir vivante la *summa divisio* entre les deux grands pans de la responsabilité civile (B).

A) L'émergence de l'obligation contractuelle de sécurité-résultat

4. Nul besoin d'épiloguer sur notre constat que la responsabilité contractuelle, et en particulier l'obligation de sécurité, dégagée en 1911⁹ lors d'un banal accident d'un marin blessé par la chute d'un tonneau sur un navire assurant la liaison entre Tunis et Bône, a fini par devenir une institution à part entière du droit des obligations¹⁰. Cette consécration jurisprudentielle, livrée à la doctrine, se retrouva ainsi, très directement à l'origine de la distinction théorisée, dès 1928, par René Demogue¹¹ entre obligation de résultat et obligation de moyen, qui a depuis fait florès dans tous les enseignements et manuels de droit civil de deuxième année.

5. Préalablement, la Cour d'Appel de Paris, dès 1845, avait été l'une des premières à reconnaître l'assurance de responsabilité - jugée jusqu'alors par beaucoup immorale - à propos de l'accident causé

⁷ E. Belliard « Responsabilité et socialisation du risque » (Résumé du Rapport 2005 du Conseil d'Etat), JCP Administrations et Collectivités territoriales, 2005, com. 1139.

⁸ C. Thibierge « Libre propos sur l'évolution du droit de la responsabilité », RTDciv. 1999, p. 561 et s. et surtout « Avenir de la responsabilité, responsabilité de l'avenir », D. 2004, p. 577 et s. avec schémas.

⁹ Cass. Civ. 21 novembre 1911, S. 1912, 73 note C. Lyon-Caen, D.P. 1913,1, concl. du procureur général L. Sarrut.

¹⁰ E. Desfougères « Un siècle de tribulations incessantes en matière d'obligation de sécurité dans le transport de personnes » in *Le Droit des Transports dans tous ses états : réalités, enjeux et perspectives nationales et internationales et européennes*, op. cit., p. 199 à 216 et « L'obligation de sécurité : un centenaire bon pied, bon œil ! », JAC n° 118, novembre 2011.

¹¹ Traité des obligations Paris, Rousseau, 1922, tome 5, § 1237 et tome 6, § 599.

par le cheval d'un propriétaire de fiacre¹². Avant d'être supplée par la loi du 5 juillet 1985, elle aussi très largement inspirée par l'obligation de sécurité et dont nous reparlerons, les accidents automobiles avaient définitivement fait la fortune de l'article 1384-1 du code civil, relatif à la responsabilité du fait des choses, comme dans les jurisprudences d'anthologie¹³ « *Jand'heur* » de 1930¹⁴ (au sujet d'une fillette renversée par un camion des *Galeries Belfortaises*) et « *Desmares* » de 1982¹⁵. Depuis, une multitude de textes spécifiques insèrent le mot de « *sécurité* » dans leur intitulé, à l'instar déjà de la loi n° 83-660 du 31 juillet 1983 relative à la sécurité des consommateurs ou de la directive n° 92-59 du 29 juin 1992 sur la sécurité générale des produits¹⁶. On trouve, dès lors, l'expression générale d'une obligation de sécurité pour les producteurs et distributeurs de produits ou de services à l'article L 221-1 du code de la consommation. Ce qui tend bien à démontrer que la nature même de l'impératif de sécurité à l'égard de la personne physique a, désormais, largement débordé le cadre contractuel¹⁷, amenant même une partie de la doctrine à prôner sa « *décontractualisation* »¹⁸.

6. Même sur le plan pénal, depuis la loi du 10 juillet 2000, la violation de façon manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité est nécessaire pour permettre la condamnation, pour homicide involontaire, d'un auteur indirect¹⁹. Ce qui illustre – selon l'excellente formule de la dédicataire²⁰ – un mouvement de « *repénalisation* » de ce type d'accidents, souvent liés aux transports, la faute se trouvant alors déplacée sur le terrain du droit pénal²¹.

B) La prégnance de la distinction entre responsabilité contractuelle et extracontractuelle

7. La conjugaison de deux célèbres jurisprudences « *Caramello* » de 1969²² et « *Valverde* » de 1989²³, venues circonscrire cette obligation de sécurité-résultat au seul déplacement proprement dit, tandis que les hypothèses d'accident de quai se trouvent désormais soumises à la responsabilité

¹² Cité par A. Tunc « Evolution du concept juridique de responsabilité », in *Métamorphoses de la responsabilité*, (Actes du colloque organisé par l'Ecole Nationale de la Magistrature et l'institut des Hautes Etudes sur la Justice en 1994), Droit et Culture n° 31, 1996, p. 23.

¹³ Citées par P. Remy « Critique du système française de responsabilité civile », in *Métamorphoses de la responsabilité*, *Ibid.* p. 36 à 37.

¹⁴ Cass. Réunies 13 février 1930, Sirey, 1930 note P. Esmein.

¹⁵ Cass. Civ. 2^{ème}, 21 juillet 1982, D. 1982, p. 487, concl. Charbonnier, RTDciv. 1982, p. 606 et s. note C. Larroumet - JCP1982, II, 1987, observations G. Durry, J.-L. Aubert « L'arrêt *Desmares* : une provocation... à quelles réformes ? », D. 1983, p. 1 à 6.

¹⁶ Y. Lambert-Faivre « Fondement et régime de l'obligation de sécurité », D. 1994, p. 81.

¹⁷ Y. Lambert-Faivre « L'éthique de la responsabilité », RTD civ. 1998 p. 1 et s.

¹⁸ P. Jourdain « Le fondement de l'obligation de sécurité », in *Le développement de l'obligation de sécurité*, Colloque de Chambéry, Gazette du Palais 21-23 septembre 1997, p. 22 à 25 ou P. Le Tourneau et L. Cadiet, *Droit de la responsabilité*, Dalloz Actions, n° 1560.

¹⁹ Cf pour une des toutes premières applications de ces dispositions M.-F. Steinlé-Feuerbach « Accident de sports d'hiver : un premier Maire condamné pour homicide involontaire dans le cadre de la loi du 10 juillet 2000 », note sous Tribunal correctionnel de Millau du 12 septembre 2001, *Les Petites Affiches*, n° 47 du 6 mars 2002, p. 13 à 18 au sujet d'un accident de luge mortel dans une station de sport d'hiver.

²⁰ Cf. M.-F. Steinlé-Feuerbach « Responsabilité pénale des élus : le retour à la sévérité », note sous Tribunal correctionnel de Bonneville du 17 juillet 2003, *Les Petites Affiches*, n° 93 du 11 mai 2005, p. 18 : au sujet de l'avalanche ayant dévasté le hameau de Montroc dans la vallée de Chamonix.

²¹ J.-F. Kriegk « Le concept de responsabilité, victime du développement de l'Etat providence ? », *Gazette du Palais*, 12 et 13 juillet 2000, p. 1203.

²² V. Cass. Civ. 1^{ère} 1^{er} juillet 1969 Note G. C.M., D. 1969 p. 640 à 642 et G. Durry, RTDciv 1970, p. 184 à 186.

²³ V. Cass. Civ. 1^{ère} 7 mars 1989 Note P. Malaurie, D. 1991, p. 1 à 3 et P. Jourdain, RTDciv. 1989, p. 548 à 551.

extracontractuelle, a bien montré que, contrairement à certaines positions antérieures²⁴, la division entre responsabilité civile contractuelle et délictuelle était toujours bien vivante. L'autre mérite de ce dernier arrêt, qui a été salué²⁵, étant de marquer un certain coup d'arrêt à la tendance consistant, jusqu'alors, à étendre artificiellement le domaine de la responsabilité contractuelle, au-delà de l'inexécution des obligations explicitées par les parties ou imposées par la loi. On a pu aussi considérer²⁶ que dans tous les contrats où la jurisprudence a introduit l'obligation de sécurité en tant qu'obligation accessoire (piscines, clubs d'équitation, hôtels, restaurants...), la solution nouvelle consistant à la retenir seulement durant l'exécution même de l'objet du contrat s'appliquait. Une partie de la doctrine²⁷ se prononçant en faveur de l'« assèchement » de l'obligation de sécurité-moyen, dès lors qu'elle peut avantageusement être remplacée par la responsabilité délictuelle ou extracontractuelle (art. 1382 du Code Civil). Dans nombre de ces hypothèses, doit, en effet, être pris en compte la liberté d'action et d'initiative, dont bénéficiait la victime et qui empêche le débiteur de l'obligation de sécurité de maîtriser complètement l'exécution du contrat.

8. Un autre intérêt du maintien de la pertinence d'une responsabilité fondée sur le contrat dans le domaine des transports réside dans la possibilité de faire alors jouer entre les parties des limitations conventionnelles. En effet, si la loi « Rabier » du 17 mars 1905 ayant prohibé les clauses de non responsabilité avait, au départ, été conçue contre les transporteurs, qui les multipliaient, est désormais devenue une loi de principe (art. L. 133-1 du code de commerce)²⁸, les plafonds introduits dans toutes les grandes conventions internationales spécifiques à chacun des modes de transports ont eux, largement, généralisé cette pratique²⁹.

9. D'un point de vue plus procédural, on a aussi pu ressentir une influence du droit des transports. Ainsi, la catastrophe ferroviaire franco-luxembourgeoise de Zouftgen, le 11 octobre 2006, a permis aux juges du Grand Duché³⁰ de préciser, entre autre, que si les règles de responsabilité civile pouvaient être posées par une loi étrangère, il n'en allait pas de même de la recevabilité de l'action civile. Laquelle étant nécessairement soumise à la *lex fori*. L'affaire d'un transporteur de bonne volonté ayant écrit à son assureur en l'incitant, pour des raisons commerciales, à « faire le maximum » pour réparer le dommage subi par son client a, également, pu contribuer à estomper la frontière entre

²⁴ V. notamment G. Viney « La responsabilité, conditions » in *Traité de Droit civil* de J. Ghestin, Paris, L.G.D.J., 1977, n° 500 et 535 – G. Marty et P. Raynaud, *Obligations*, tome 1, Paris, Sirey, 2^{ème} éd. 1988, n° 535.

²⁵ P. Jourdain « Chronique responsabilité civile », in *RTDciv.*1989, p. 550.

²⁶ C. Mascala « Accidents de gare : le déraillement de l'obligation de sécurité », *D.* 1991, p. 83.

²⁷ H. Groutel « Vers un chambardement de l'obligation de sécurité dans les contrats ? », *Responsabilité Civile et Assurances*, mai 1989, p. 16, P. Jourdain, *RTD civ.* 1989, p. 549.

²⁸ P. Delebecque « Pour une théorie du contrat de transport », in *Mélanges Jean-Luc AUBERT*, Paris, Dalloz, 2005, p. 104.

²⁹ M. Huybrechts « Quelques observations sur la limitation de la responsabilité dans les contrats de transports », in *Le Droit des Transports dans tous ses états : réalités, enjeux et perspectives nationales et internationales et européennes*, *op.cit.* p. 131 à 151.

³⁰ V. Décision rendue par la Chambre correctionnelle du Tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg le 29 janvier 2009, note M.-F. Steinfé-Feuerbach et C. Lacroix « Zouftgen : une catastrophe franco-luxembourgeoise » *JAC* n° 92, mars 2009.

simple reconnaissance de responsabilité et engagement formel de réparer, c'est-à-dire entre interruption ordinaire de prescription et intervention³¹.

10. Plus globalement, le code des transports – si longtemps attendu – reste silencieux sur la responsabilité du transporteur ferroviaire, qui continue donc à relever du droit commun de la responsabilité contractuelle (art. 1147 du code civil), et n'évoque que par renvoi (art. L. 1432-1) celle du transporteur routier ou fluvial et, pire, continue d'assujettir le transporteur aérien à la vieille convention de Varsovie (art. L. 6422) pourtant normalement remplacée, en France depuis plus de dix ans, par la Convention de Montréal³². Les régimes de responsabilité prévus en cas d'abordage fluvial et surtout maritime ou encore ceux qui régissent les dommages causés par un aéronef ou au sol et figurant dans les dispositions de ce code ne sont pas propres aux professionnels du transport³³.

11. Si nous avons pu, par le passé³⁴, émettre la crainte que le droit des transports et, tout particulièrement, l'extension abusive de l'obligation de sécurité-résultat, qui lui est si intimement liée, ne finisse par dénaturer toute la responsabilité civile, on peut aussi, aujourd'hui, positiver en décelant à travers ces mutations, un formidable potentiel pour une optimisation de l'indemnisation des victimes³⁵.

II. ... vers un droit préfigurateur des nouvelles orientations

12. La plupart des contentieux de dommages survenus lors d'opérations de déplacement fournissent, presque chaque jour, aux différents juges, l'opportunité de rappeler combien il est difficile pour les transporteurs – en particulier ceux de personnes – d'échapper à leurs obligations de réparation (A). Ce qui finit par produire des effets bien au-delà du secteur concerné, dans lequel on a d'ores-et-déjà pu recenser des mécanismes de réparation automatique qui pourraient être amenés à se généraliser (B).

A) L'intransigeance à l'égard des moyens permettant d'écarter la responsabilité

13. Le droit des transports a assurément joué un rôle majeur dans le durcissement des conditions permettant, d'une manière générale, d'invoquer des causes d'exonérations. Car, conformément aux principes généraux de la responsabilité contractuelle, la faute du voyageur, ayant contribué à l'accident, entraîne l'exclusion de la responsabilité du transporteur, quand celui-ci est exempt de toute faute³⁶. Plus récemment, au sujet de l'agression d'un voyageur par un autre, dans un train³⁷, a pu être

³¹ Cass. Com. 26 février 1991, D. 1992, p. 80 note M. Rémond-Gouilloud « Chronique droit des transports ».

³² P. Delebecque « Le code - à droit constant - des transports : une œuvre monumentale encore perfectible », D. 2010, p. 2715 à 2717.

³³ C. Bloch « Le Code des transports et le transport routier : une codification de *lege lata* mais *a minima* », Revue de droit des transports et de la mobilité, 2012, dossier n° 2.

³⁴ E. Desfougères « Obligation de sécurité et transport de personnes : un développement incontrôlé eu égard à la jurisprudence » (Conclusion de l'intervention lors du séminaire « Obligation de sécurité et transport de personnes » organisé à l'I.U.T. de Mulhouse le 3 mars 2010), *RISEO* 2010-2 p. 36 (www.riseo.fr).

³⁵ E. Desfougères « Retour sur une décennie de droit des transports en pleine mutation », *JAC* n° 100, janvier 2010.

³⁶ P. Esmein « Transporteurs, veillez sur nous », D. 1962, p. 4.

³⁷ Cass. Civ. 2^{ème} 12 décembre 2000, note H. Groutel « La S.N.C.F. est-elle responsable des agressions de voyageurs ? » *Responsabilité Civile et Assurances*, mars 2001 p. 4 et plus généralement F. Lafay « Ceux qui m'aiment éviteront le train : de

constaté que l'imprévisibilité était plutôt un indice de l'irrésistibilité qu'une condition autonome de la force majeure. La même remarque pouvant être faite, quelques mois auparavant, concernant une décision de la Cour de Cassation relative à des touristes français pris en otage à Koweït City au moment du déclenchement de la 1^{ère} guerre du golfe³⁸. Plusieurs jurisprudences récentes³⁹, en matière de correspondance aérienne ratées du fait de retard de train, sont encore venues, en se fondant sur l'article 1150 du code civil, rappeler que la prévisibilité est une condition nécessaire à la réparation du dommage. La chute d'une femme entre le quai et la voie d'une gare desservie par la Régie Autonome des Transports Parisiens aurait aussi pu contribuer à une clarification de la notion de force majeure, si dans un des deux arrêts majeurs rendus par l'Assemblée plénière de la Cour de Cassation le 14 avril 2006⁴⁰, celle-ci avait accepté de suivre les propositions de son avocat général M. De Goutte qui suggérerait le recours à des critères harmonisés autour d'une nouvelle trilogie (inévitabilité, irrésistibilité et insurmontabilité) en lieu et place de la trilogie classique (irrésistibilité, imprévisibilité et extériorité) conformément aux souhaits d'une partie de la doctrine⁴¹. L'exonération avait alors été justifiée par le comportement suicidaire de la victime. En matière d'accidents de la circulation, la loi du 5 juillet 1985 a défini de manière très restrictive la faute inexcusable de la victime non conductrice, à la différence des accidents du travail pour lesquels elle est conçue d'une manière démesurément extensive⁴².

14. Pareillement, la portée de l'arrêt rendu par l'assemblée plénière de la Cour de Cassation du 30 juin 1998⁴³, mettant en cause *Air France* au sujet du non embarquement d'un colis et ayant posé le principe selon lequel la faute lourde du débiteur lorsqu'elle est assimilée au dol, le prive de toute limitation ou exonération de responsabilité qu'elle soit d'origine contractuelle ou légale, dépasse largement le strict cadre du droit des transports. Ainsi que l'atteste, d'ailleurs, le visa à l'article 1150 du code civil. L'arrêt de la chambre commerciale du 12 juillet 2004⁴⁴ relatif à un transformateur électrique endommagé lors d'un déplacement, intéresse le droit des transports comme le droit des contrats en général⁴⁵ puisqu'il est venu préciser à nouveau utilement que les clauses abrégatives de prescription continuaient de jouer, en cas de faute lourde du débiteur de l'obligation, à la différence

l'irrésistibilité à l'inexorabilité, le danger de l'irresponsabilisation des victimes par l'illimitation (responsabilité de la S.N.C.F. en matière délictuelle), *Revue Juridique - Droit Prospectif*, 2004, p. 185 à 197.

³⁸ Cass. Civ. 1^{ère} 15 juillet 1999, note S. Pech-Le Gac « De l'obligation de sécurité du transporteur aérien, durant une escale, après les opérations d'embarquement », *D.* 2000, p. 283 à 286.

³⁹ V. en particulier Cass. Civ. 1^{ère} 28 avril 2011, *D.* 2012, p. 47, *RTD civ.* 2011, p. 547 et ss. observations P. Jourdain, *RTD com.*, observations B. Bouloc, p. 631 à 632, *JCP G* 2011 I 1658 observations I. Bon-Garcin, *Revue de droits des transports* 2011, com. 10, observations C. Paulin, *D.* 2012 p. 1440 « Chronique Droit des transports janv. – déc. 2011 » H. Kenfack.

⁴⁰ *JurisData* n° 2006-033180, *Bull.* n° 6, *Obsv.* I. Gallmeister « Les critères de la force majeure dans la responsabilité délictuelle », *D.* 2006, p. 1131 à 1132 – Note P. Jourdain « Force majeure : l'Assemblée plénière manque l'occasion d'une définition claire », *D.* 2006, p. 1577 à 1582 – P. Brun « Les mots du Droit de la responsabilité : esquisse d'abécédaire » in *Mélanges en l'honneur de Philippe Le Tourneau*, Paris : Dalloz, 2008, p. 123.

⁴¹ P.-H. Antonmattéi, *Contribution à l'étude de la force majeure*, Paris, L.G.D.J., 1992, n° 74 et s.

⁴² P. Brun « Les mots du droit de la responsabilité : esquisse d'abécédaire », *op. cit.*, p. 122 à 123.

⁴³ *Bull. ass. plen.* n° 2, *Juris-Data* n° 1998-003050, *JCP G* 1998, II, 10146 note P. Delebecque, *JCP G* 1998, I, 187 *Obs.* G. Viney, *JCP E* 1999, p. 718, note I. Bon-Garcin.

⁴⁴ *Bull. civ. IV* n° 162, *D.* 2004, note P. Delebecque « La prescription conventionnelle est indifférente à la faute lourde », p. 2296.

⁴⁵ C. Legros « Les transports, contrats et responsabilités », *chron. in JCP E*, 2005 p. 1869 à 1870.

des clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité. L'article 34 de la loi du 8 décembre 2009⁴⁶ a finalement rajouté au code de commerce un article L. 133-8 ayant, en substance, remplacé la faute lourde par la faute inexcusable, pour permettre au transporteur routier d'échapper aux limitations d'indemnisation.

B) La reconnaissance de systèmes de responsabilité de plein droit

15. Ayant comme souci la réparation intégrale du préjudice, la responsabilité civile et en particulier les fonds législatifs d'indemnisation, s'intéresse finalement assez peu au rôle précis de l'auteur du dommage⁴⁷. Certains auteurs sont même allés jusqu'à plaider pour l'émergence, à côté du droit commun de la responsabilité, d'un droit spécial pour l'indemnisation des dommages accidentels⁴⁸. Or le droit des transports reflète, justement, parfaitement le phénomène relativement récent et récurrent à toute la responsabilité civile, de multiplication des lois spéciales surprotectrices des victimes et largement indépendantes du droit commun de la responsabilité civile⁴⁹. Qu'il s'agisse de celles visant expressément les transporteurs ou surtout de la loi du 5 juillet 1985 sur l'indemnisation des accidents de la circulation, qui transcende la distinction entre responsabilité délictuelle et contractuelle⁵⁰ et qui mériterait sans doute d'intégrer le Code Civil⁵¹. Cette question a d'ailleurs été débattue lors du projet de vaste réforme du droit des obligations envisagée, au milieu des années 2000, par un groupe d'universitaires, regroupés autour du Professeur Pierre CATALA. Lequel s'était prononcé en faveur de l'inclusion des dispositions de la loi de 1985⁵² et la fin de l'exclusion des accidents de chemins de fer ou de tramway⁵³, lorsqu'ils circulent sur des voies qui leur sont propres pour arriver à un droit commun de toutes les victimes d'accidents impliquant des véhicules terrestres⁵⁴. On ne saurait, ainsi conclure, au sujet de la loi de 1985, à une éviction des notions ou principes du droit commun, tant ceux-ci ont vocation à s'insinuer dans tous les « *interstices* » que le droit spécial a laissé⁵⁵. Reste qu'elle assimile pour la 1^{ère} fois de manière aussi nette, responsabilité civile et indemnisation

⁴⁶ Loi n° 2009-1503 relative à l'organisation et la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives au transport, J.O., 9 déc. 2009, p. 21228.

⁴⁷ S. Calmes-Brunet « Les vicissitudes de la responsabilité publique : à la recherche d'une efficacité », in *Le Droit entre tradition et modernité, Mélanges à la mémoire de Patrick Courbe*, Dalloz, 2012 p. 95.

⁴⁸ V. notamment A. Tunc « Responsabilité civile et droit des accidents », in *Mélanges W. Lorentz*, Tübingen, JCB Mohr, 1991, p. 805 et P. Pierre, *Vers un droit des accidents, contribution à l'étude du report de la responsabilité sur l'assurance privée*, Thèse Rennes I, 1992.

⁴⁹ V. entre autre P. Jourdain « Faut-il recodifier le droit de la responsabilité civile ? », in *Mélanges en l'honneur de Pierre Jestaz*, Paris, Dalloz, 2006, p. 248 et 252.

⁵⁰ C. Quezel-Ambrunaz, *Fiches de Droit de la responsabilité civile extracontractuelle*, Paris : Ellipse, 2012, p. 143, G. Wiederkehr Georges « De la loi du 5 juillet 1985 et de son caractère autonome », D. 1986, p.255 à 260.

⁵¹ P. Jourdain « Faut-il recodifier le droit de la responsabilité civile ? », *op. cit.*, p. 254.

⁵² G. Viney, « Exposé des motifs » in *Rapport CATALA portant avant-projet de réforme du droit des obligations et de la prescription remis au Garde des Sceaux le 22 septembre 2005*, Paris, La Documentation Française, 2005, p. 161.

⁵³ Cf sur les difficultés d'application de ces dispositions T.G.I. Strasbourg 30 mars 1998 et C.A. Colmar 13 octobre 2000 avec commentaire M.-F. Steinlé-Feuerbach « Accident de tram à Strasbourg : contradiction entre TGI et Cour d'Appel », in *JAC n° 9 décembre 2000 et Tribunal correctionnel de Nantes 21 septembre 2011 avec commentaire E. Desfougères, « Accident de tram : la station tribunal correctionnel est aussi desservie », in *JAC n° 120 – janvier 2012*.*

⁵⁴ Cf *Rapport Catala*, *op. cit.* p. 170.

⁵⁵ P. Brun, *Responsabilité civile extracontractuelle*, Paris :Litec, 3^{ème} éd., 2014, §660.

automatique⁵⁶. Toujours dans le sillage de la théorie de la garantie, on peut encore mentionner la proposition de loi déposée le 7 janvier 2009 relative à la responsabilité des cyclistes et de tout usager d'un moyen de déplacement à roue ou à roulettes⁵⁷.

16. Quelques régimes conventionnels de responsabilité de plein droit existent d'ailleurs déjà en droit des transports. C'est, par exemple, le cas des exploitants ou entreprises de transport maritime pour le transport d'hydrocarbures avec le fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL)⁵⁸. Surtout, en matière aérienne, le nouveau régime de responsabilité, issu de la Convention de Montréal du 28 mai 1999, unique en terme de responsabilité contractuelle, avec pour les dommages inférieurs à 100.000 D.T.S., porté depuis à 113.100 D.T.S., une responsabilité absolue⁵⁹ qui confine à la garantie – y compris pour le transport domestique ou interne⁶⁰. Plus exactement – comme le corrige, fort justement, la dédicataire⁶¹ – il s'agit d'un système à « double détente » la responsabilité de plein droit ne jouant qu'en deçà de ce fameux seuil, la seule cause d'exonération subsistant alors étant la faute de la victime, au demeurant difficile à établir si l'accident est individuel. Tandis qu'au dessus on retrouve une présomption de responsabilité. En fait, on pouvait discerner les prémises de ce changement fondamental dès les dispositions du règlement européen du 9 octobre 1997⁶², consacré par les accords IATA. Ce texte avait même pu être perçu comme une sorte de retour au principe de droit commun de la réparation intégrale du préjudice⁶³. Reste que comme le pressentait, au début, certains spécialistes, si ce système repose sur un souci légitime de protection des victimes, il n'est pas sûr qu'il débouche sur des indemnisations plus rapides que par le passé⁶⁴.

17. Le Centre Européen de recherche sur le Risque, le Droit des Accidents Collectifs et des Catastrophes (CERDACC), consubstantiel du droit des transports⁶⁵ se doit donc, par fidélité à son

⁵⁶ C. Larroumet « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation : l'amalgame de la responsabilité civile et de l'indemnisation automatique », D. 1985, p. 237 et s.

⁵⁷ M.-F. Steinlé-Feuerbach « Responsabilisation des cyclistes en cas d'accident avec des piétons : une proposition déposée au Sénat ou les dangers de la petite reine... », JAC, n° 92, mars 2009.

⁵⁸ E. Belliard, *op. cit.*

⁵⁹ L. Gard « L'obligation de sécurité et le transporteur de personnes », in *L'obligation de sécurité*, Actes du colloque de Bordeaux IV du 22 mai 2002, Presses Universitaires de Bordeaux, 2003, p. 162.

⁶⁰ V. Grellière « La responsabilité du transporteur aérien interne : de Varsovie à Montréal », in *Gazette du Palais* 2 et 3 août 2006, p. 2.

⁶¹ M.-F. Steinlé-Feuerbach, « Les trajectoires de l'obligation de sécurité du transporteur aérien de personnes » (Intervention lors du séminaire « Obligation de sécurité et transport de personnes » organisé à l'I.U.T. de Mulhouse le 3 mars 2010), in *RISEO* 2010-2 p. 8 à 9 (www.riseo.fr).

⁶² Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accidents (*JOCE* n° L 285-1 du 17 octobre 1997).

⁶³ J.-P. Tosi « Le nouveau double régime de responsabilité du transporteur aérien de personnes », in *Mélanges Michel CABRILLAC*, Paris, Litec, 1999, p. 325.

⁶⁴ P. Delebecque « La Convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ou le nouveau droit du transport aérien », in *Journal du Droit International*, Clunet, 2005 p. 271.

⁶⁵ E. Desfougères « Le Droit des Transports à l'épreuve des catastrophes » (Intervention lors du Colloque « Les sciences juridiques à l'épreuve des catastrophes et des accidents collectifs : retour sur 15 ans d'expérience, d'expertise et de réflexions organisé par le CERDACC à Colmar les 31 mars et 1^{er} avril 2011), in *RISEO*, n° spécial 2011-3, p. 91 à 103 et « Retour sur une décennie de droit des accidents de transport en pleine mutation », JAC n° 100 – janvier 2010.

cofondateur - légitimement mis à l'honneur dans le présent ouvrage - de poursuivre sur sa lignée en s'efforçant de retranscrire et d'encourager l'ensemble des initiatives visant, d'une manière globale, à mieux indemniser toutes les victimes de dommages, au travers d'une mutation en douceur du système de responsabilité civile.
