

# INCIDENCE D'UN MANQUEMENT À LA SÉCURITÉ SUR LA RESPONSABILITÉ DES ENTREPRISES DE TRANSPORTS PUBLICS

Atelier organisé à l'occasion de la Journée bâloise du risque du 12 novembre 2010 (Hôtel Hilton, Bâle)

Peter Vetter, Dr. iur., avocat M.C.L. (San Diego), Directeur VVST

## 1. INTRODUCTION: DE QUOI ALLONS-NOUS PARLER?

Dans les transports publics aussi, des problèmes de sécurité (isolation défectueuse, barres d'appui instables, portes s'ouvrant soudainement, protections anti-chute insuffisantes) peuvent être à l'origine d'accidents engageant la responsabilité des entreprises de transport. Des sujets sur lesquels nous sommes amenés à nous pencher de temps à autre. Mais ce ne sont pas ces types de manquements à la sécurité qui nous intéressent aujourd'hui.

Au cours de cette 4<sup>e</sup> Journée bâloise du risque, nous abordons les dangers liés aux utilisateurs des transports publics qui commettent volontairement des violences. Nous nous interrogerons si, et si oui dans quelle mesure, la responsabilité des entreprises de transports publics peut être engagée lorsque des actes de violence ou de vandalisme sont commis dans leur zone d'influence.

## 2. UN POLAR POUR ENTRER EN MATIERE

(1) Yannik Borer et Guido Christen, deux amis fans de hockey sur glace, se préparent à aller assister à un match de leur équipe favorite, un samedi après-midi. Dans la gare de leur localité de résidence, ils prennent deux aller-retour en 2<sup>e</sup> classe pour le lieu du match. Une fois installés dans le train, ils avalent chacun deux bières, une troisième avant d'entrer dans le stade, puis deux ou trois autres pendant le match.

(2) Malheureusement, leur équipe sort perdante de la rencontre. Alors qu'elle menait 2:0 à la fin du 2<sup>e</sup> tiers-temps, elle est rattrapée par l'équipe adverse qui égalise à la fin du temps réglementaire, puis l'emporte 3:2 à l'issue des prolongations. Fous de rage, Borer et Christen quittent le stade en donnant des coups de pied dans les gradins vides et en bousculant la foule jusqu'à la sortie. Sur le chemin menant à l'arrêt de bus, Borer renverse une poubelle. Une remarque formulée par un autre spectateur donne lieu à de violents échanges verbaux.

(3) En attendant le bus, Borer et Christen boivent deux bières supplémentaires. Borer dévore une méga-bratwurst et un sandwich débordant de ketchup et de mayonnaise.

(4) Lorsque le bus arrive, c'est la cohue à l'arrêt. En montant à bord, Christen repousse violemment (et volontairement) un homme âgé, qui tombe sur les genoux et se blesse.

(5) Borer arrive à trouver une place assise dans le bus. Juste avant qu'une femme ne s'assie à ses côtés, il pose les restes de son sandwich sur le siège à côté de lui. La femme vêtue d'un manteau d'hiver, s'assied sur le sandwich sans s'en rendre compte.

(6) Pendant le trajet, Christen, qui ne tient plus vraiment debout, perd l'équilibre dans un virage et heurte violemment une passagère, qui se cogne la tête contre une barre d'appui.

(7) En descendant du bus à la gare, Borer, qui commence à se sentir mal, trébuche et percute un voyageur qui attendait à l'arrêt, lui cassant une dent. Sans s'en préoccuper, Borer et Christen se dirigent vers les quais pour prendre leur train.

(8) Dans la gare, Borer s'arrête pour vomir, éclaboussant la valise d'une voyageuse passant à proximité.

(9) Borer et Christen montent dans leur train et prennent place en 1<sup>re</sup> classe, une canette de bière à moitié vide à la main. Borer pose ses pieds sur le siège d'en face, Christen allume une cigarette, crache par terre et profère de temps à autre des injures. Un jeune homme d'allure sportive, qui est assis en face d'eux dans le compartiment et travaille sur son PC, leur demande de se tenir correctement. Christen se dirige vers lui et renverse le reste de sa canette sur le PC.

(10) Le jeune homme se lève et lui administre une gifle cinglante. Christen, ivre, tombe en arrière sur les jambes de son ami et se cogne violemment la tête sur la tablette fixée sous la fenêtre. Il s'affaisse en gémissant, il saigne. Borer, lui, s'est endormi.

(11) Au même moment, le train entre en gare. Le jeune homme au PC, quelque peu effrayé, part à la recherche du contrôleur. Il lui signale l'incident et prend place dans un autre wagon. Un quart d'heure plus tard, après que le train a redémarré, le contrôleur s'apprête à contrôler les billets de Borer et Christen. Il constate que Christen est allongé par terre et qu'il saigne fortement. Il essaie de réveiller Borer, sans succès. Il contacte alors la conductrice du train par talkie-walkie et lui demande de faire venir une ambulance au prochain arrêt. Lorsque les secours montent à bord 10 min après, il est trop tard: Christen est mort.

### 3. QUELLES SONT LES QUESTIONS QUI NOUS INTÉRESSENT?

Nous ne nous intéresserons ici qu'aux entreprises de transports publics, ce qui limite les points à examiner. Nous ne nous pencherons ni sur la responsabilité du club de hockey sur glace, ni sur celle de l'exploitant du stade, ni sur celle des pouvoirs publics, ni sur celle des deux jeunes. (Concernant la responsabilité de l'organisateur, voir par exemple András Gurovits « La responsabilité civile dans le cas de débordements de la part des spectateurs », [http://www.nkf.ch/de/attorneys/andrasa\\_gurovitskohli.php](http://www.nkf.ch/de/attorneys/andrasa_gurovitskohli.php))

Nous n'aborderons pas non plus les aspects pénaux, comme il est d'usage dans les romans policiers.

Nous examinerons donc uniquement la responsabilité civile des entreprises de transports publics impliquées, ainsi que de leurs collaborateurs, pour autant qu'ils aient été mentionnés.

### 4. QUELQUES PRINCIPES JURIDIQUES

#### 4.1. Principes de responsabilité

On ne voit pas sa responsabilité engagée comme ça. La responsabilité repose sur une base légale, qui peut être assez vaste et couvrir divers types de cas. Cette base délimite l'étendue de la responsabilité, ce qui signifie qu'au-delà de la limite définie, la responsabilité s'éteint.

La responsabilité civile ou de droit privé des entreprises de bus et de chemins de fer peut, tout comme celle d'un individu ou de tout autre sujet de droit, être engagée sur la base de diverses sources de droit.

En droit civil, on distingue les faits de responsabilité contractuels et les faits de responsabilité extra-contractuels. Outre la responsabilité générale pour faute (art. 41 CO), la responsabilité extra-contractuelle, la responsabilité contractuelle générale (art. 97 CO), les responsabilités extra-contractuelles particulières selon le Code des obligations telle que la responsabilité pour des bâtiments et autres ouvrages (art. 58 CO), la responsabilité de l'employeur (art. 55 CO), etc., de nombreux faits de responsabilités sont spécifiés dans diverses lois.

#### 4.2 Responsabilité causale au sens de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) et de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR)

En matière de responsabilité, les entreprises de chemins de fer sont principalement soumises aux art. 40b et suivants de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF), venue remplacer le 1<sup>er</sup> janvier 2010 la loi sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer (LRespC) de

1905. La LCdF régit la responsabilité causale des entreprises de chemins de fer, de tramways et de remontées mécaniques.

La responsabilité causale s'applique en cas de dommages résultant des caractéristiques particulières, c'est-à-dire des caractéristiques *techniques* de l'exploitation ferroviaire.

La même chose vaut pour la responsabilité des entreprises d'autobus et de trolleybus. Selon les art. 59 et suivants de la LCR, il y a responsabilité causale lorsque les dommages sont liés à l'emploi d'un véhicule automobile. On entend ici «emploi» au sens technique. Ainsi, seuls les dommages liés à des risques techniques inhérents à l'utilisation du véhicule automobile peuvent donner lieu à des poursuites en responsabilité au sens des dispositions susmentionnées.

Le fait que la responsabilité causale au sens de la LCdF et de la LCR repose sur des causes techniques exclut toute prise en compte du comportement des voyageurs dans la responsabilité de l'entreprise de chemins de fer ou de bus selon ces dispositions.

#### 4.3 Responsabilité résultant d'un «contrat de transport»

La responsabilité causale des entreprises de chemins de fer et de bus découlant de l'emploi d'un véhicule à moteur n'est toutefois pas la seule règle à considérer pour statuer sur la responsabilité des entreprises de transports publics.

Sont également considérées:

- en cas de dommages causés aux passagers, la responsabilité de l'entreprise de transports découlant du contrat de transport et d'un acte illicite

ainsi que

- en cas de dommages causés à des tiers, la responsabilité pour acte illicite, découlant d'une «faute» de l'entreprise.

Le droit actuel des contrats part en effet du principe qu'aux côtés des principaux devoirs contractuels et des devoirs de prestations, les parties au contrat définissent de nombreux devoirs secondaires dans l'optique de réaliser l'objectif premier du contrat (obligations de sécurisation et de protection du prestataire de service à l'égard de ses clients, notamment).

On pourrait penser qu'une entreprise de transports publics a une obligation de protéger les passagers des dangers prévisibles susceptibles de survenir pendant le voyage et l'obligation de leur venir en aide si cela s'avère manifestement nécessaire.

Toutefois, le législateur a choisi une autre voie en ce qui concerne le contrat de transport. Dans les explications du projet de loi sur les transports, publié dans la feuille fédérale du 23 février 1983, il souligne que seuls les textes de droits spéciaux LRespC et LCR sont applicables pour le règlement de dommages causés aux passagers. Même dans le cas de manquements à la sécurité, la responsabilité contractuelle des entreprises de transports sur rail ou *route ne pouvait être prise en compte*. La conclusion obligée de ce point est qu'il n'existe donc pas d'obligation contractuelle de ces entreprises de transporter leurs passagers de façon *sûre*.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Voir le texte original du message sur la loi sur les transports dans la feuille fédérale 1983 II 167 : page 186 et suivante : « La responsabilité en cas de décès ou de blessures des passagers n'est pas réglée dans la loi sur les transports. Selon le droit suisse, le droit des transports n'émet pas d'obligation à transporter les passagers « en bonne santé et sécurité » à leur lieu de destination. Les personnes lésées n'en sont toutefois pas pénalisées, puisque les entreprises sont responsables des dommages dus à la dangerosité de leur activité, selon les principes spécifiques de la responsabilité causale (loi fédérale du 28 mars 1905 concernant la responsabilité des entreprises de chemins de fer, de bateaux à vapeur et de la poste (...) ou loi sur la circulation routière (...)) »

Pour les entreprises ferroviaires, cette situation juridique n'a pas été modifiée par l'intégration de la réglementation sur la responsabilité civile dans la loi sur les chemins de fer. De façon inchangée, les règles de responsabilité spécifiques prennent le pas sur l'obligation de protection contractuelle générale.

Il est tout de même intéressant de noter que la loi sur la responsabilité des chemins de fer, tout comme la loi sur la responsabilité des véhicules à moteur, se réfère au risque inhérent au fonctionnement des véhicules. Pour les dommages causés par l'activité de transport, les responsabilités causales spécifiques s'appliquent. Concernant ces risques, il n'existe aucune obligation de protection contractuelle. Par contre, il n'en est pas de même pour les risques non spécifiquement évoqués dans la législation particulière. Si un tel risque se réalise, la base de la responsabilité ne peut se restreindre à la législation particulière.

En d'autres mots : les entreprises de transports publics ont l'obligation contractuelle de protéger leurs passagers des risques qui ne découlent *pas* de l'activité de transport des véhicules. Si un passager subit un dommage découlant d'un risque non inhérent à l'activité de transport, il peut en demander réparation sur la base du contrat de transport. Une obligation de réparation n'existe toutefois que si l'entreprise de transport n'a *pas suffisamment* rempli son obligation de protection.

Dans la suite de cette étude de cas, nous parlerons essentiellement des dommages que les passagers se causent entre eux. Les passagers en tant que source de risque ne représentent clairement pas un risque inhérent au fonctionnement du véhicule, qui se concentre sur le côté technique. La protection envers les autres passagers fait donc partie intégrante des obligations de l'entreprise de transport dans le cadre du contrat de transport. Quand et dans quelle mesure cette obligation existe-t-elle réellement ? C'est ce que nous allons voir en analysant notre « polar ».

Remarquons en passant : l'obligation de protection de l'entreprise correspond aux devoirs secondaires des passagers de ne rien entreprendre qui puisse nuire au bon déroulement du voyage. Ainsi, les passagers voient leur responsabilité engagée vis-à-vis de l'entreprise pour les dommages matériels causés au matériel roulant pour une raison découlant du contrat.

#### 4.4 Acte illicite et principe du danger créé («Gefahrensatz»)

Selon l'art. 41 CO, quiconque cause, de manière illicite, un dommage à autrui, même par négligence, est tenu de le réparer. Concrètement: celui qui n'a pas été suffisamment précautionneux paie pour le dommage causé.

«Pas suffisamment précautionneux» implique une faute de la part de la personne à l'origine du dommage. Il faut alors démontrer qu'elle n'a pas respecté l'une de ses obligations de comportement, à savoir qu'elle a fait quelque chose qu'elle n'aurait pas dû faire, ou qu'elle *n'a pas fait* ce qu'elle aurait dû. Alors que la responsabilité de la personne est presque toujours engagée en cas de comportement actif et dommageable (n'entraînant pas uniquement un dommage financier), cela n'est quasiment jamais le cas si la personne a omis de prendre les mesures qui auraient pu éviter la survenance du dommage: sans obligation expresse d'agir, il n'y a pas de responsabilité pour défaut d'action. Ainsi, une personne qui découvre un blessé quelque part mais passe son chemin sans rien entreprendre ne voit pas sa responsabilité engagée car il n'existe pas d'obligation générale de secours selon le droit civil ! En revanche, comme vous le savez, les personnes impliquées dans un accident de la circulation routière sont tenues de porter secours aux victimes en vertu de l'art. 51, al. 2 LCR.

La théorie juridique et la jurisprudence ont par ailleurs défini une responsabilité découlant de la création d'un état de fait dangereux. Quiconque crée un état de danger se doit de prendre toutes les mesures de protection utiles et nécessaires pour éviter la survenance de dommages. À défaut de telles dispositions, la responsabilité de la personne à l'origine de la situation

dangereuse est engagée. Ce principe est celui du danger créé («Gefahrensatz», en allemand). Il constitue une forme particulière de la responsabilité pour acte illicite.

#### 4.5 Lien de causalité

Il ne peut y avoir responsabilité que lorsqu'un dommage a réellement été causé et qu'il existe une relation *qualifiée* entre la cause du dommage imputable au responsable civil et le dommage.

Concrètement, pour que la responsabilité d'une entreprise de chemins de fer soit engagée en cas d'accident, il faut que l'exploitation ferroviaire soit «raisonnablement» considérée comme étant étroitement liée à la survenance de l'accident. On parle alors de lien de causalité *adéquat*, par opposition au lien de causalité *naturel*.

Laissez-moi vous exposer la différence entre ces deux notions au moyen de quelques exemples. Prenons le cas d'un passager en retard pour prendre son train, qui arrive à monter à bord in extremis au moment de la fermeture des portes, car le train est en retard. Arrivé à destination, notre homme, toujours pressé et donc peu précautionneux, se fait renverser en sortant de la gare à un endroit bien visible par un taxi roulant un peu trop vite. Le retard du train est indubitablement la cause, au sens naturel, de l'accident. Si le train était parti à l'heure, l'homme n'aurait pas pu le prendre et serait monté dans le train suivant. Le taxi serait alors passé depuis bien longtemps devant la gare lorsque l'homme serait arrivé à destination. L'homme n'aurait donc pas été renversé. Dans un pareil cas, il serait aberrant d'envisager une responsabilité de l'entreprise de chemins de fer. Le fait imputable à l'entreprise de chemins de fer est bien trop éloigné des événements pour pouvoir être pris en considération dans l'examen de la responsabilité civile de l'entreprise de chemins de fer. En d'autres termes, il n'est pas pertinent d'un point de vue juridique et n'est donc pas dans un lien de causalité *adéquat* avec l'accident.

Dans d'autres cas aussi, si l'exploitation d'un véhicule de l'entreprise de chemins de fer ou de bus est la cause proche de l'événement examiné, aucun lien de causalité adéquat ne peut être établi. Exemple: deux écoliers dérobent la boîte de crayons de couleurs d'un camarade et la placent devant la roue arrière d'un bus scolaire sur le point de démarrer. Lorsque le bus démarre et roule sur la boîte de crayons de couleurs, il cause un dommage matériel direct. Là encore, il ne serait pas judicieux d'exiger de la seule entreprise de bus réparation du dommage. Certes, c'est l'exploitation du véhicule qui est à l'origine du dommage. Toutefois, la cause tierce est tellement importante que l'exploitation du bus ne peut être retenue juridiquement comme cause du dommage: on parle dans ce cas d'interruption du lien de causalité adéquat.

### 5. ÉTUDE DE CAS: ANALYSE PAS À PAS

#### 5.1 Le départ en train

Aucune faute et aucun dommage ne pouvant être imputés à nos deux fans de hockey sur glace pendant le trajet aller en train et en bus, il ne peut être question ici de responsabilité.

Le principe veut qu'en l'absence de dommage matériel, la responsabilité civile ne puisse être invoquée. Si un comportement non précautionneux peut être pertinent en droit pénal, il n'a aucune incidence en matière de responsabilité civile. Exemple: les excès de vitesse qui manquent de causer un accident sont sévèrement sanctionnés. En revanche, la personne qui manque d'être renversée par un véhicule ne peut pas prétendre à des dommages-intérêts dans la mesure où il n'y a pas eu de dommage.

Rétrospectivement, on pourrait se demander si la responsabilité des entreprises de transports ayant acheminé deux supporters ivres jusqu'à une manifestation sportive ne pourrait pas être engagée pour les dommages causés aux tiers. Ce serait aller bien trop loin, dans la mesure où

on ne pouvait absolument pas prévoir que l'entreprise de transports allait acheminer la cause des dommages, en l'occurrence les deux voyageurs. Entre les actions des deux amis et leur acheminement, il existe un lien de causalité naturel mais pas de lien de causalité adéquat. Les entreprises de chemins de fer et de bus ne sauraient donc être tenues pour responsables des dommages causés par leurs passagers du simple fait qu'elles les acheminent.

#### 5.2 Les premières incivilités à la sortie du stade

Yannik Borer et Guido Christen donnent des coups de pied dans les gradins du stade, renversent une poubelle et injurient les passants. En droit pénal, cela constitue des voies de fait. En droit civil toutefois, il manque le dommage. Là encore, on ne peut pas parler de responsabilité, a fortiori pas de celle des entreprises de transports, qui ne sont nullement impliquées dans la survenance d'un quelconque dommage (voir aussi le point 5.1).

#### 5.3 Le trajet retour: la montée dans le bus

Lorsque le bus qui doit emmener Borer et Christen jusqu'à la gare se présente à l'arrêt, c'est la cohue. Christen repousse volontairement un homme âgé, qui tombe et se blesse.

- a) La responsabilité de l'entreprise de bus au sens de la LCR (responsabilité du détenteur du véhicule automobile) est exclue. Le dommage causé au voyageur âgé n'est pas lié à un risque caractéristique inhérent à l'emploi du véhicule.
- b) Nous partons du principe que le voyageur âgé est en possession d'un titre de transport. Il a donc conclu un «contrat de transport» avec l'entreprise de bus. Cette dernière a ainsi l'obligation de le protéger durant le transport des risques non inhérents à l'emploi du véhicule. Si l'entreprise n'organise pas la montée des voyageurs à bord de façon à ce qu'il n'y ait pas de risques, elle est responsable des éventuels dommages qui surviennent. En effet, elle est alors fautive d'avoir manqué à ses obligations contractuelles. Cela étant, on ne peut pas attendre de l'entreprise qu'elle évite la cohue créée par les voyageurs à la montée dans le bus. Jusqu'à un certain point, l'affluence à l'arrêt de bus après une manifestation sportive est considérée comme normale et les supporters se comportant de façon à peu près disciplinée comme non dangereux. L'entreprise de bus n'est donc tenue d'intervenir qu'en cas de réelles difficultés.

Dans notre exemple, force est de constater que l'homme âgé n'est pas tombé à cause de l'affluence à l'arrêt de bus, mais parce qu'il a été poussé par Christen. La seule cause pertinente du dommage à prendre en compte est donc le comportement de Christen. En conséquence, l'entreprise de transports, à laquelle seule la cohue, tout au plus, pourrait être reprochée, ne peut voir sa responsabilité civile engagée.

- c) On doit enfin se demander si la responsabilité de l'entreprise de transports peut être engagée sur la base d'un acte illicite. L'entreprise aurait-elle dû prendre des mesures pour parer à une situation dangereuse? Le principe du risque créé s'applique-t-il? Là encore, ce sont les principes examinés au point b) qui s'appliquent. Le simple fait qu'il y ait foule à l'arrêt ne nécessite pas la prise de mesures exceptionnelles.

Par ailleurs, il faut garder à l'esprit le lien de causalité: la cohue n'est à l'origine ni de la chute ni de la blessure du voyageur âgé. Christen ayant intentionnellement repoussé ce voyageur, l'entière responsabilité du dommage lui incombe. L'entreprise de bus ne peut donc pas être impliquée.

#### 5.4 Dommages causés aux objets de tiers dans le bus

Le manteau d'une passagère est souillé par les restes du sandwich de Borer.

L'analyse de cet incident est la même que celle du dommage causé lors de la montée à bord du véhicule.

- a) La responsabilité de l'entreprise de bus au sens de la LCR est exclue. Le dommage causé au manteau n'a rien à voir avec les risques caractéristiques inhérents à l'emploi du véhicule au sens de la LCR.
- b) Question: la passagère peut-elle demander réparation à l'entreprise de bus en invoquant le fait que celle-ci devait remplir son obligation contractuelle secondaire, à savoir :la protéger durant le transport des risques non inhérents à l'emploi du véhicule? Cette obligation existe en effet, et elle n'a objectivement pas été respectée. MAIS: il ne peut bien évidemment pas y avoir faute de l'entreprise sans qu'il y ait responsabilité. L'entreprise de bus n'a enfreint aucun devoir de diligence qui, s'il avait été respecté, aurait permis d'éviter le dommage. Elle n'est pas non plus tenue de surveiller tous les agissements des passagers ni de s'interposer pour éviter les actions dommageables. N'étant pas en faute, l'entreprise de bus n'a pas reconnu la cause du dommage. Sa responsabilité n'est donc pas engagée.  
  
On évaluerait la situation différemment si le problème survenait régulièrement, par exemple, si des petits malins s'amusaient à enduire de colle les barres d'appui dans tous les bus d'une ligne, sans se faire remarquer, causant des dommages aux vêtements des passagers. Dans ce cas, l'entreprise de bus devrait prendre des mesures pour ne pas voir sa responsabilité engagée à terme.
- c) Pour le cas du sandwich, la responsabilité de l'entreprise de bus pour acte illicite ne peut pas être engagée. On ne peut pas non plus invoquer à son encontre le principe du risque créé.

#### 5.5 La chute de Christen dans le virage

Pendant le trajet, Christen, ivre, perd l'équilibre et heurte une passagère, qui se cogne la tête contre une barre d'appui.

Nous voilà dans un tout autre cas de figure. L'exploitation du véhicule est en effet une cause essentielle de l'accident. La responsabilité causale de l'entreprise de bus – selon la LCR – peut donc être établie.

L'entreprise de bus peut toutefois rejeter une partie de la responsabilité sur Christen, si le comportement de celui-ci peut être mis en cause. Les faits ne sont cependant pas assez précis pour pouvoir trancher la question.

#### 5.6 Lorsqu'il descend à la gare, Borer heurte un passager qui attendait le bus et lui casse une dent.

Une fois que le bus est arrêté et que les portes se sont ouvertes, le risque lié à l'emploi du véhicule *ne peut plus* être pris en compte. Borer trébuche manifestement par maladresse, probablement parce qu'il est ivre. Aucun élément n'indique que l'organisation était inadéquate à l'arrêt de bus et que Borer a trébuché en raison de la cohue, etc.

La responsabilité de l'entreprise de bus pour cet incident ne peut donc pas être invoquée.

#### 5.7 Dans la gare, Borer s'arrête pour vomir, éclaboussant la valise d'une passagère passant à proximité.

Admettons que l'entreprise de chemins de fer soit propriétaire de la gare. Si un défaut sur le bâtiment occasionne un dommage, sa responsabilité est engagée puisqu'elle est propriétaire de l'ouvrage. L'entreprise de chemins de fer est-elle pour autant tenue d'assurer la sécurité des utilisateurs de la gare?

- a) On pourrait arguer que le contrat de transport des voyageurs inclut l'utilisation de la gare en toute sécurité. Pour ma part, je trouve cela exagéré. Aujourd'hui, les gares sont des centres multifonction intégrant différents acteurs et accessibles au public de façon quasi illimitée. Le contrat de transport ne saurait donc s'étendre à l'utilisation de ces locaux.

- b) De mon point de vue, il n'existe par ailleurs aucune raison de faire valoir des prétentions vis-à-vis du propriétaire de la gare lorsqu'un tiers y commet un acte répréhensible.

Premièrement, il n'existe aucune disposition légale selon laquelle la responsabilité du propriétaire d'un bâtiment public serait engagée pour les dommages causés à autrui par un utilisateur dudit bâtiment. La loi sur les chemins de fer ne prévoit pas non plus ce cas-là.

Deuxièmement, on ne peut pas invoquer l'art. 41 CO, dans la mesure où ce n'est pas un acte commis par le propriétaire qui est en cause. La responsabilité de l'entreprise de chemins de fer pourrait tout au plus relever de la négligence. Et comme le propriétaire du bâtiment n'est pas tenu à un devoir de protection, on ne peut pas lui reprocher de ne pas avoir pris les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

Enfin, le principe du risque créé ne saurait s'appliquer, l'ouverture du bâtiment au public ne constituant pas en soi un état de fait dangereux. Le fait que des tiers commettent des actes illicites au sein du bâtiment ne peut pas être considéré comme une situation dangereuse justifiant la responsabilité du propriétaire du bâtiment.

- c) Conclusion: l'entreprise de chemins de fer ne voit pas sa responsabilité engagée pour les agissements de tiers dans l'enceinte de la gare. La voyageuse dont la valise a été souillée doit donc se retourner contre Borer uniquement.

## 5.8 Les incidents dans le train

Commençons par l'altercation entre Christen et le jeune homme au PC, lors de laquelle Christen répand sa bière sur l'appareil, suivie du coup fatal à Christen.

- a) Ce que nous avons déjà énoncé pour l'entreprise de bus vaut ici également. La nouvelle loi sur les chemins de fer ne dispose pas que la responsabilité de l'entreprise de chemins de fer est engagée pour des dommages causés à autrui par l'un des passagers. Elle précise que la responsabilité de l'entreprise de chemins de fer ne peut être engagée que pour des dommages découlant des risques «caractéristiques» liés à l'exploitation ferroviaire.

Pour autant que je sache, seul un juriste, Alfred Keller, a évalué en vertu de l'ancienne LRespC si des actes délictueux tels que le vol ou des violences perpétrés dans un train constituaient un danger lié à l'exploitation ferroviaire. Si Alfred Keller n'est pas parvenu à se prononcer définitivement, il a clairement exclu la responsabilité de l'entreprise de chemins de fer pour les dommages causés, du fait de l'interruption du principe de causalité (Alfred Keller, *Haftpflicht im Privatrecht*, 6. A., vol. 1, p. 250).

- b) En vertu du contrat de transport en revanche, l'entreprise de chemins de fer est tenue envers les voyageurs à un devoir de protection contre les risques non inhérents à l'activité ferroviaire.

Ce devoir n'est cependant pas enfreint systématiquement lorsque des violences sont perpétrées dans le train. L'entreprise de chemins de fer doit assurer ce devoir de protection en prenant des mesures adaptées à la situation. En temps normal, les contrôles ponctuels effectués par le contrôleur ou le personnel ferroviaire suffisent amplement.

Il y aurait violation du devoir de protection si l'entreprise de chemins de fer renonçait aux contrôles et aux mesures indiqués dans la situation considérée, ou si elle créait une situation favorisant les violences.

Exemple : Une entreprise de chemins de fer ne satisferait pas à son obligation de protection si elle acheminait des hordes de supporters de foot violents dans des trains ordinaires avec d'autres passagers sans prévoir de service d'encadrement particulier. La



situation doit être claire. Le simple fait que deux personnes ivres se livrent à des actions délictueuses à bord d'un train – comme dans notre étude de cas – ne suffit pas à imposer à l'entreprise de chemins de fer qu'elle renforce son dispositif de sécurité.

Dans notre cas, aucun événement extraordinaire n'imposait à l'entreprise de chemins de fer de prendre des dispositions d'accompagnement particulières. Il n'y avait donc pas lieu de penser que des dommages matériels ou corporels seraient causés par certains passagers à bord du train.

En ce qui concerne les dommages causés au PC du jeune homme, la responsabilité de l'entreprise de chemins de fer ne peut pas être invoquée. Même chose, dans un premier temps, en ce qui concerne le décès de Christen, à savoir sans tenir compte du fait que le contrôleur a été informé des événements par le jeune homme au PC.

5.9 La fin tragique: le jeune homme au PC signale l'incident au contrôleur du train. Celui-ci ne réagit qu'au moment de contrôler les billets des deux amis. Il est alors trop tard...

- a) Nous avons dit plus haut que l'entreprise ne pouvait pas être tenue pour responsable des événements survenus à bord du train tant qu'elle n'en avait pas eu connaissance (via le contrôleur). Dès que le contrôleur est informé de la situation, il doit agir en conséquence.

Nous ne savons pas réellement ce que le jeune homme au PC a expliqué au contrôleur. S'il a simplement dit avoir été importuné par deux ivrognes en 1<sup>re</sup> classe, avoir donné une gifle à l'un d'entre eux, puis avoir changé de wagon pour avoir la paix, le contrôleur n'avait aucune raison d'aller voir immédiatement les personnes en question. Il ne pouvait en effet pas deviner qu'il y avait un blessé. Son comportement est donc considéré comme adéquat et l'entreprise de chemins de fer ne peut pas être tenue pour responsable du décès de Christen.

Si en revanche le jeune homme au PC a informé le contrôleur de la gravité de la situation et de la nécessité de secourir rapidement un blessé, le contrôleur n'a pas agi de façon adéquate par rapport aux obligations découlant du contrat de transport. Il aurait dû aller voir le blessé sans attendre et appeler immédiatement les secours. Dans notre cas, si le contrôleur a été parfaitement informé, son inaction peut être invoquée pour faire valoir la responsabilité de l'entreprise de chemins de fer.

Le contrôleur pourra par ailleurs être mis en cause pour homicide involontaire!

- b) Un fait pourrait éviter à l'entreprise de chemins de fer et à son représentant de voir leur responsabilité engagée dans le décès du fan de hockey: s'il s'avère que Christen est mort sur le coup au moment de la chute, une intervention immédiate du contrôleur n'aurait rien changé à la situation. Il n'existerait donc plus de lien de causalité entre l'inaction du contrôleur et le décès de Christen. La responsabilité civile de l'entreprise de chemins de fer et la responsabilité pénale du contrôleur seraient alors écartées – la tentative d'homicide involontaire n'existant pas.
- c) Dans la détermination de la part de responsabilité de l'entreprise de chemins de fer, il convient de considérer que Christen s'est mis en danger lui-même et qu'il est donc co-responsable du dommage subi. Nous pouvons d'ailleurs généraliser: lorsqu'un passager prend place dans un wagon où des difficultés sont susceptibles de survenir, il peut se voir opposer en cas de dommage que c'était en partie à lui d'éviter le dommage, et qu'il ne peut pas se mettre lui-même en danger et invoquer ensuite le fait que l'entreprise de chemins de fer aurait dû le protéger.

Selon le Tribunal fédéral, on ne peut faire valoir la responsabilité personnelle du lésé que si on peut lui reprocher de ne pas avoir fait preuve de toute la diligence nécessaire pour préserver ses intérêts, c'est-à-dire de ne pas avoir affiché toute la précaution nécessaire

à la protection de sa personne. Cela ne peut toutefois lui être reproché que s'il avait pu prévoir l'éventualité d'un dommage et que son comportement n'était manifestement pas adapté. (jugement du tribunal fédéral, 4A.520/2007, E. 5.3)

## 6. CONCLUSION

- 6.1 Lorsqu'un contrôleur ou un chauffeur de bus omet de fournir une prestation d'assistance à un tiers, la responsabilité de l'entreprise de transports est généralement engagée.

Dans le cas d'une altercation entre des passagers d'un bus, le chauffeur n'a pas besoin d'intervenir personnellement pour séparer les personnes pour prévenir le dommage. En d'autres termes, il ne doit pas se mettre lui-même en danger. S'il informe rapidement la centrale et la police, il sera considéré comme ayant rempli son devoir de protection et évitera que la responsabilité de l'entreprise de transports soit engagée.

- 6.2 Depuis octobre 2003, le Code pénal suisse dispose qu'une entreprise peut être punie d'une amende si un acte délictueux est commis dans le cadre de son activité, si l'auteur des faits ne peut être identifié faute d'une organisation suffisante. En cas de protection insuffisante des passagers, on pourrait donc s'appuyer sur cette disposition pour faire valoir la responsabilité de l'entreprise de transports.

© 10.11.2010 - VVST/pv