

Cour de cassation

chambre civile 2

Audience publique du jeudi 22 octobre 2009

N° de pourvoi: 08-20166

Non publié au bulletin **Rejet**

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

Sur le moyen unique :

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Versailles, 26 juin 2008), que M. X..., victime d'un accident en gare de Nanterre ville alors qu'il venait de descendre du train, a fait assigner la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et le conducteur de la rame en responsabilité et indemnisation de son préjudice devant le tribunal de grande instance ;

Attendu que la RATP fait grief à l'arrêt de la déclarer responsable à hauteur de 20 % des conséquences dommageables de la chute dont a été victime M. X..., alors, selon le moyen, qu'en jugeant que ni l'état du quai, jugé bon, ni le train n'étaient à l'origine de la chute de M. X... ayant causé son dommage, que le chauffeur de la rame n'avait pas le moindre moyen de prévenir ou de s'apercevoir de ladite chute et que M. X... n'était tombé et ne s'était coincé le pied entre le wagon et le quai sans réussir ensuite à se relever que parce qu'il était alors « dans un état d'imprégnation alcoolique avéré », après avoir bu, à lui seul, « deux bouteilles de vin » dans la soirée (procès-verbal d'audition de M. X... du 4 janvier 2005), mais que la RATP ne démontrerait pas le caractère imprévisible de l'accident, la cour d'appel, qui n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations, a violé l'article 1384, alinéa 1er, du code civil ;

Mais attendu que l'arrêt retient que M. X..., après sa chute sur le quai, s'est trouvé en contact avec le train en mouvement et a été par la suite traîné sur plusieurs mètres ; que si le train n'a pas été à l'origine de la chute, il a été pour partie au moins, l'instrument du dommage ; que la RATP, qui ne démontre pas que la chute d'un usager sur un quai et le heurt qui s'ensuit avec un wagon, constituent un événement imprévisible, doit être présumée responsable des conséquences dommageables de l'accident ; que cependant, en raison de la faute d'inattention et du défaut de vigilance manifeste de la victime qui a chuté sans rencontrer d'obstacle alors

qu'elle se trouvait dans un état d'imprégnation alcoolique avéré, faute qui a manifestement contribué et dans une large part à la réalisation de son dommage, il convient d'exonérer partiellement la RATP de sa responsabilité et de ne la retenir que dans une proportion de 20 % ;

Que de ces constatations et énonciations, procédant de son pouvoir souverain d'appréciation de la valeur et de la portée des éléments de preuve soumis aux débats, la cour d'appel a pu déduire que la RATP était, en l'absence de force majeure, pour partie responsable de l'accident ;

D'où il suit que le moyen n'est pas fondé ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne la Régie autonome des transports parisiens aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette la demande de la Régie autonome des transports parisiens ;

Vu les articles 700 du code de procédure civile et 37 de la loi du 10 juillet 1991, condamne la Régie autonome des transports parisiens à payer à la SCP Laugier et Caston la somme de 2 500 euros ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, deuxième chambre civile, et prononcé par le président en son audience publique du vingt-deux octobre deux mille neuf.

MOYEN ANNEXE au présent arrêt

Moyen produit par la SCP Lyon-Caen, Fabiani et Thiriez, avocat aux Conseils pour la Régie autonome des transports parisiens

Le moyen fait grief à l'arrêt infirmatif attaqué d'AVOIR déclaré la RATP responsable à hauteur de 20 % des conséquences dommageables de la chute dont a été victime Monsieur Yassine X... le 22 décembre 2004 ;

AUX MOTIFS QUE, aux termes de l'arrêt attaqué, « l'appelant fonde d'abord ses prétentions sur le terrain de la responsabilité contractuelle ; qu'aux termes de l'article 1147 du Code civil, la RATP est tenue à une obligation de sécurité envers le voyageur à partir du moment où celui-ci commence à monter dans le wagon et jusqu'au moment où il achève d'en descendre et

ne peut s'en exonérer qu'en démontrant que l'accident est dû à la faute exclusive de la victime présentant les caractères de la force majeure ; que pour démontrer qu'au moment de l'accident, il n'avait pas achevé de descendre du train et avait la qualité de passager, l'appelant se fonde sur les déclarations de M. Farid Y... et celles de M. Z... devant les services de police ; que le premier a indiqué qu'après être descendu du RER, il avait emprunté les escaliers qui donnent sur le boulevard ... et qu'en arrivant en bas des escaliers, il avait entendu des hurlements qui provenaient des voies, ce pourquoi il était vite remonté sur le quai, qu'en arrivant sur le quai, il avait aperçu un homme qui avait le pied coincé dans la portière du wagon d'un RER et l'autre pied coincé entre le quai et le marchepied du wagon et qu'au moment où le RER est reparti, l'homme a réussi à dégager le pied qui était coincé dans le wagon à l'aide d'une deuxième personne qui courait à côté du wagon, mais avait toujours le pied coincé entre le marchepied du wagon et le quai ; que le second témoin, ami de la victime et qui l'accompagnait a certes dans un premier temps d'abord indiqué : « alors que nous arrivions à la station de Nanterre, la porte du wagon s'est ouverte, je suis descendu le premier, mon ami m'a suivi, il a avancé une jambe sur le quai et l'autre s'est glissée entre le quai et le wagon alors que la porte se refermait ... je ne me souviens pas avoir entendu le signal, j'ai juste vu la porte se refermer et le pied de mon ami rester coincé entre le quai et le marchepied du train. A ce moment, le train est reparti l'entraînant avec lui. J'ai réussi à l'agripper par la manche, mais celle-ci a glissé entre mes mains. Je me suis mis à courir en criant pour arrêter le train et au bout d'une vingtaine de mètres, mon ami a été éjecté sur le quai » ; que toutefois, M. Z... est dès le lendemain revenu sur ses propres déclarations affirmant que personne n'avait poussé son ami, qu'ils étaient tous les deux descendus du train et qu'ils marchaient sur le quai, qu'il ne savait plus à quel moment son ami avait mis le pied droit entre le quai et le train et que ce qui était sûr c'est qu'ils étaient déjà sur le quai, qu'il a confirmé que son ami avait bu du vin et que sa démarche était moins sûre ; que le témoignage de M. Y..., qui n'a pas assisté à l'accident mais est revenu sur le quai parce qu'il avait été alerté par des cris est contredit par les déclarations de la victime qui elle-même a déclaré aux services de police qu'elle se souvenait qu'après avoir (sic) descendu du RER, elle avait marché sur le quai et avait fait trois ou quatre pas, pas davantage et elle était alors tombée toute seule et reconnu par ailleurs, avoir bu de l'alcool ; que le conducteur du train a indiqué aux policiers que lorsqu'il était reparti de Nanterre, il n'avait rien aperçu et qu'aucun voyageur n'avait actionné le frein de secours pour immobiliser le train lorsqu'il arrive un incident quelconque ; qu'il résulte par ailleurs des constats effectués lors de l'enquête conduite par la RATP que la bande graphique relevée sur le train Zema 53 indique un stationnement normal avec une fermeture des portes normale, que le fonctionnement du vibreur était correct et que les réglages des portes de la voiture en cause était dans les tolérances de fonctionnement, que par ailleurs il existait une trace de frottement continu entre les deuxième et troisième portes de la voiture en partie basse contre la caisse du train ; que ces traces de frottement le long du wagon et non au niveau de la portière ont été également relevées par les fonctionnaires de police ; que l'ensemble de ces éléments démontrent que contrairement à ce que prétend la victime, au moment où l'accident s'est produit, elle était descendue du train, se trouvait sur le quai et n'avait plus la qualité de passager ; que dans ces conditions, elle ne peut utilement rechercher la responsabilité contractuelle de la RATP ; que l'appelant se prévaut de la faute commise par le préposé de la RATP qui se serait abstenu de vérifier s'il pouvait mettre le train en mouvement sans danger pour la sécurité des usagers et si ceux – ci n'étaient pas trop près du train ; qu'il ne justifie pas que l'accident dont il a été victime se soit produit avant le démarrage du train, qu'il résulte de ses propres déclarations qu'il se trouvait sur le quai et y avait déjà effectué deux ou trois pas avant de tomber, qu'il n'a nullement indiqué qu'il se déplaçait très près du train ; que le conducteur du train a affirmé ne l'avoir pas vu chuter et avoir (fait) partir son train après vérification du dispositif de visualisation ; qu'il n'est pas contesté que le conducteur du train,

ainsi qu'il l'a précisé aux policiers, disposait, en termes de visualisation depuis la motrice, non pas de rétroviseurs comme sur les automobiles mais d'un miroir disposé sur le quai en hauteur et qui permet de voir la ligne des portes du train sur le côté du quai et d'une petite télévision qui se trouve à côté de ce miroir ; qu'il doit en être déduit qu'après le démarrage du train, le conducteur se trouvait hors du champ de réfléchissement des miroirs et de la caméra et ne disposait d'aucun angle de vision arrière lui permettant de voir si un incident se déroulait sur le quai ou le long du train ; que dans ces conditions, il ne saurait lui être reproché d'avoir commis une faute à l'origine des conséquences de l'accident dont a été victime M. Yassine X... ; que l'appelant soutient enfin que la responsabilité de la RATP est engagée, en tant que gardienne du train sur le fondement de l'article 1384 alinéa 1 du Code civil ; qu'il résulte de ses propres déclarations qu'il est tombé « tout seul » sur le quai, qu'il n'allègue pas que sa chute ait été provoquée par un mauvais entretien ou la dangerosité du sol ; qu'il n'est pas contestable que le corps de M. Yassine X... s'est trouvé en contact avec le train en mouvement et a été par la suite traîné sur plusieurs mètres ; qu'il convient dans ces conditions d'estimer que le train n'est certes pas à l'origine de la chute de M. Yassine X..., mais qu'il est, pour partie au moins, l'instrument de son dommage ; que la RATP qui ne démontre pas que la chute d'un usager sur un quai et le heurt qui s'ensuit avec un wagon constitue un événement imprévisible doit être présumée responsable des conséquences dommageables de l'accident, que cependant, en raison de la faute d'inattention et du défaut de vigilance manifeste de la victime qui a chuté sans rencontrer d'obstacle alors qu'elle se trouvait dans un état d'imprégnation alcoolique avéré, faute qui a manifestement contribué et dans une large part à la réalisation de son dommage, il convient d'exonérer partiellement la RATP de sa responsabilité et (de) ne la retenir que dans une proportion de 20 % » ;

ALORS QU'en jugeant que ni l'état du quai, jugé bon, ni le train n'étaient à l'origine de la chute de Monsieur X... ayant causé son dommage, que le chauffeur de la rame n'avait pas le moindre moyen de prévenir ou de s'apercevoir de ladite chute et que Monsieur X... n'était tombé et ne s'était coincé le pied entre le wagon et le quai sans réussir ensuite à se relever que parce qu'il était alors « dans un état d'imprégnation alcoolique avéré » (arrêt, p. 7 § 4), après avoir bu, à lui seul, « deux bouteilles de vin » dans la soirée (procès-verbal d'audition de Monsieur X... du 4 janvier 2005), mais que la RATP ne démontrerait pas le caractère imprévisible de l'accident, la Cour d'appel, qui n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations, a violé l'article 1384, alinéa 1, du Code civil.