

**UNIVERSITE PANTHEON-ASSAS (PARIS II)**

**SESSION :** mai-juin 2016  
**ANNEE D'ETUDE :** LICENCE DROIT – 2<sup>ème</sup> ANNEE  
**DISCIPLINE :** DROIT CIVIL (équipe 1)  
**TITULAIRE DU COURS :** M. le professeur LEVENEUR

---

Les étudiants devront traiter au choix l'un des deux sujets suivants :  
(Document autorisé : Code civil)

**PREMIER SUJET :** La garde dans la responsabilité civile extracontractuelle

**SECOND SUJET :** commentaire de l'arrêt rendu par la première chambre civile de la Cour de cassation le 3 mars 2016 (à paraître au bulletin) ci-dessous reproduit :

Attendu, selon l'arrêt attaqué, que le 23 novembre 2010, M. X..., qui était descendu d'un train à la gare d'arrivée de son voyage et avait commencé à se diriger vers la sortie, a été blessé à la suite d'une chute intervenue alors qu'il tentait de remonter dans ce train qui avait redémarré pour récupérer un bagage oublié ; que M. X... a assigné la Société nationale des chemins de fer français (la SNCF) en responsabilité et en indemnisation de ses préjudices en présence de la caisse primaire d'assurance maladie de Pau ;

Sur le moyen unique, pris en sa première branche :

Attendu que la SNCF fait grief à l'arrêt de la déclarer seule et entière responsable des conséquences dommageables de l'accident, alors, selon le moyen, que le gardien d'une chose ayant joué un rôle actif dans la réalisation du dommage est exonéré de sa responsabilité de plein droit lorsque le dommage résulte de la faute exclusive de la victime qui revêt les caractères de la force majeure ; que tel est le cas lorsque, postérieurement à l'exécution du contrat de transport, une personne est victime d'un accident en tentant, en infraction avec la réglementation ferroviaire, de monter, après le signal du départ, dans le train dont les portes sont fermées et qui a commencé à rouler vers sa prochaine destination ; qu'en l'espèce, la SNCF faisait valoir que M. X... avait commis une faute en tentant de remonter dans un train qui roulait vers sa prochaine destination, à une allure d'au moins 7 km/h et dont les portes étaient fermées ; qu'elle soulignait que cette tentative de monter dans un train en marche, pour récupérer des affaires oubliées, était à la fois irrésistible et imprévisible, rien ne permettant de supposer qu'une personne essaie de s'introduire dans un train alors même que plus personne n'était visible sur le quai et que le train s'était élancé une dizaine de secondes auparavant ; qu'elle en déduisait que la faute

commise par M. X... était la cause exclusive du dommage et, revêtant les caractères de la force majeure, justifiait le rejet de ses prétentions indemnitaires ; que la cour d'appel a constaté que M. X... a « commis une faute en effectuant une manoeuvre interdite et dangereuse » ; qu'elle a néanmoins jugé la SNCF « entièrement responsable de l'accident » après avoir relevé que « cette faute ne présente pas les caractères de la force majeure » et qu'elle n'était « pas imprévisible, la SNCF étant régulièrement confrontée à ce type de comportement », ni « irrésistible puisque des moyens peuvent permettre d'empêcher les passagers de remonter dans le train dans ces conditions, comme la présence d'agents sur le quai » ; qu'en se prononçant ainsi, tandis qu'il résultait de ses constatations que M. X... avait commis une faute qui était la cause exclusive de son dommage et revêtait les caractères de la force majeure, la cour d'appel a violé l'article 1384 alinéa 1er du code civil ;

Mais attendu qu'ayant d'abord retenu que M. X... en tentant de remonter dans le train alors que celui-ci se trouvait dans sa phase de démarrage et que les portes avaient été fermées à l'initiative du contrôleur a commis une faute en effectuant une manoeuvre interdite et dangereuse, puis souverainement relevé que celle-ci n'était ni imprévisible, la SNCF étant régulièrement confrontée à ce type de comportement, ni irrésistible puisque des moyens peuvent permettre d'empêcher les passagers de remonter dans le train dans ces conditions, comme la présence d'agents sur le quai, ce qui n'était pas le cas le jour de l'accident, ou la mise en place de systèmes différents de fermeture des portes, la cour d'appel a pu déduire que la faute d'imprudence relevée à l'encontre de la victime ne présentait pas les caractères de la force majeure seule de nature à exonérer totalement la SNCF de sa responsabilité ;

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

Mais sur le moyen unique, pris en sa seconde branche :

Vu l'article 1384, alinéa 1er, du code civil ;

Attendu que le gardien d'une chose instrument du dommage est partiellement exonéré de sa responsabilité s'il prouve que la faute de la victime a contribué à son dommage ;

Attendu que pour déclarer la SNCF totalement responsable de l'accident, l'arrêt retient que M. X... a commis une faute en effectuant une manoeuvre interdite et dangereuse mais que cette faute ne présente pas les caractères de la force majeure ;

Qu'en statuant ainsi la cour d'appel, qui n'a pas tiré les conséquences légales qui s'évinçaient de ses propres constatations, a violé le texte susvisé ;

PAR CES MOTIFS :

CASSE ET ANNULE, mais seulement en ce qu'il a déclaré la SNCF seule et entièrement responsable des conséquences dommageables de l'accident et condamné la SNCF à payer à M. X... une provision de 25 000 euros, l'arrêt rendu le 25 novembre 2014, entre les parties, par la cour d'appel de Lyon ; remet, en conséquence, sur ces points, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Grenoble ;