



Université d'Aix-Marseille  
Faculté de Droit et de  
Science politique

Centre de Droit Maritime et des Transports

---

# LES OBLIGATIONS DES TRANSPORTEURS FERROVIAIRE ET ROUTIER A L'ÉPREUVE DES RÈGLEMENTS PASSAGERS

MEMOIRE POUR L'OBTENTION DU  
MASTER 2 DROIT DES TRANSPORTS TERRESTRES

Par

Mathilde PARESYS-BARBIER

Sous la direction de M. le professeur Cyril BLOCH

*ANNEE UNIVERSITAIRE 2013-2014*



Université d'Aix-Marseille  
Faculté de Droit et de  
Science politique

Centre de Droit Maritime et des Transports

---

LES OBLIGATIONS DES  
TRANSPORTEURS FERROVIAIRE  
ET ROUTIER A L'ÉPREUVE DES  
RÈGLEMENTS PASSAGERS

MEMOIRE POUR L'OBTENTION DU  
MASTER 2 DROIT DES TRANSPORTS TERRESTRES

Par

Mathilde PARESYS-BARBIER

Sous la direction de M. le professeur Cyril BLOCH

*ANNEE UNIVERSITAIRE 2013-2014*

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>3</b>
<b>PARTIE 1 UN RENFORCEMENT LEGER DES OBLIGATIONS ACCESSOIRES AU TRANSPORT POUR LE TRANSPORTEUR.....</b>	<b>18</b>
TITRE 1 UNE APPLICATION A MINIMA DES DISPOSITIONS DES REGLEMENTS N°1371/2007 ET N°181/2011....	19
<i>Chapitre I Un champ d'application circonscrit.....</i>	<i>19</i>
<i>Chapitre II Les personnes à mobilité réduite : une longue évolution.....</i>	<i>32</i>
TITRE II UN RENFORCEMENT DES OBLIGATIONS EN CAS D'INTERRUPTION DU VOYAGE.....	47
<i>Chapitre I Retard, annulation et correspondances manquées : thèmes privilégiés.....</i>	<i>47</i>
<i>Chapitre II L'information indispensable du voyageur.....</i>	<i>67</i>
<b>PARTIE 2 UN ALLEGEMENT ESPERE DE RESPONSABILITE EN MATIERE D'ACCIDENT CORPOREL ET DE BAGAGES .....</b>	<b>81</b>
TITRE 1 ACCIDENTS CORPORELS : VERS UNE EVOLUTION FAVORABLE POUR LE TRANSPORTEUR.....	81
<i>Chapitre I Sévérité excessive de la jurisprudence française.....</i>	<i>82</i>
<i>Chapitre II Dispositions favorables des règles internationales.....</i>	<i>95</i>
TITRE II BAGAGES, COLIS A MAIN ET VEHICULES : UNE RESPONSABILITE LIMITEE.....	107
<i>Chapitre I Les bagages à main, régime stable.....</i>	<i>107</i>
<i>Chapitre II Bagages enregistrés et véhicules : un régime similaire à celui des marchandises.....</i>	<i>116</i>
<b>CONCLUSION GENERALE .....</b>	<b>124</b>

## **REMERCIEMENTS**

Je tiens à remercier vivement mon maître d'alternance, M. MOMBET, pour ses conseils, sa disponibilité et son aide apportés tout au long de mon année d'alternance.

Je remercie également l'ensemble des juristes et des gestionnaires de sinistres, personnels de la Délégation Juridique, pour leurs conseils et leur écoute.

Je remercie enfin M. BLOCH pour son enseignement au sein de l'année universitaire écoulée, et Mme VIAL pour sa disponibilité et sa gentillesse.

## Table des Abréviations et sigles utilisés

Al.	Alinéa
BTL	Bulletin des Transports et de la Logistique
C. civ.	Code civil
C. transp.	Code des transports
CA	Cour d'appel
Cass. 1 <sup>ère</sup> , 2 <sup>e</sup> , 3 civ.,	Première, Deuxième, Troisième chambre de la Cour de cassation
Cass. Ass. Plé.,	Cour de cassation réunie en Assemblée plénière
Cass. Mixte,	Chambres de la Cour de cassation réunies en chambre mixte
CE	Conseil d'état
CJUE	Cour de justice de l'Union Européenne
EF	Entreprise ferroviaire
Ex.	Exemple
Gaz. Pal.	Gazette du Palais
GI	Gestionnaire d'Infrastructure ferroviaire
N°	Numéro
p.	Page
PMR	Personne à mobilité réduite
PRR	Passenger rights regulation, règlement 1371/2007
Rapp.	Rapport
Règlement n°181/2011	Règlement du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004
Règlement n°1371/2007	Règlement du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires
RU-CIV	Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages ; Appendice A de la COTIF
TGI	Tribunal de grande instance
TI	Tribunal d'instance
UE	Union Européenne

# INTRODUCTION

---

*« Depuis trente ans, la mobilité a explosé en Europe. Pour des millions de citoyens le voyage est devenu une réalité, voire un droit. En effet le transport de passagers a plus que doublé depuis 1970 [...]. Ce phénomène résulte d'une série de facteurs, mais surtout de la croissance économique, de la réduction du prix du transport et des progrès d'un « espace sans frontières intérieures » ».<sup>1</sup>*

Afin de concrétiser cet espace sans frontières intérieures et d'encourager la mobilité, la Commission Européenne réfléchit depuis plus d'une dizaine d'années à la manière d'accroître la protection des droits des passagers. À mesure que les frontières étaient supprimées et les transports progressaient, les voyageurs devaient supporter des désagréments nombreux et variés. En outre, les accords volontaires de grandes entreprises de transport dans leur secteur ne pouvaient remédier à tous ces désagréments.

C'est pourquoi établir une réglementation en matière de droits des passagers est devenu nécessaire. Après études, enquêtes et consultations des professionnels du secteur et d'associations d'usagers, l'Union Européenne s'est dotée de quatre règlements, chacun régissant les droits des passagers dans un secteur : aérien, ferroviaire, maritime et routier.<sup>2</sup>

Les droits des passagers sont au cœur de cette réglementation laissant jouer au transporteur un rôle passif. Ces règlements créent des droits pour les voyageurs mais créent également par réciprocité des obligations pour le transporteur.

L'adoption des règlements ferroviaire et routier crée-t-il des obligations nouvelles pour le transporteur français de voyageurs ferroviaires et routiers ? Les obligations mises à la charge du transporteur par les règlements routier et ferroviaire aggravent-elles sa responsabilité ? Notre étude expliquera, commentera et comparera les droits des passagers sous un angle atypique : celui du transporteur (A).

Le transporteur se doit d'ailleurs depuis longtemps de remplir un certain nombre d'obligations vis-à-vis du passager. L'adoption des règlements routier n°181/2011 et ferroviaire

---

<sup>1</sup> Communication de la Commission au Parlement européen au Conseil « Renforcer les droits des passagers au sein de l'Union Européenne » 16.02.2005 Com (2005)46 p.3

<sup>2</sup>Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol ;

Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires ;

Règlement (CE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.

Règlement (CE) n° 1177/2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure.

n°1371/2007 ne fait que renforcer un mouvement initié de longue date aux enjeux cruciaux (B).

L'arrivée de ces règlements change déjà les réflexes des transporteurs routiers et ferroviaires. Cependant les bouleversements attendus ne seront pas les mêmes selon les thématiques : certains seront minimes et d'autres plus importants (C).

### **A. L'adoption des règlements ferroviaire et routier : la création de nouvelles obligations pour le transporteur**

Aucun des titres des règlements ne comporte en son sein le mot « transporteur ». La préoccupation de l'Union Européenne se concentre sur le voyageur « consommateur » qu'elle considère comme étant la partie faible du contrat de transport. Cependant, l'arrivée de ces règlements est un bouleversement pour les transporteurs en ce qu'ils mettent à leur charge des obligations nouvelles, pendant des droits nouveaux du voyageur. En cela, il est intéressant de se demander en quoi les règlements peuvent aggraver la situation du transporteur en mettant à sa charge des obligations plus lourdes que celles précédemment établies.

Le transporteur terrestre n'est concerné que par l'application des règlements routier n°181/2011 et ferroviaire n°1371/2007. Ces deux règlements, dont l'adoption est récente, laissent place à des difficultés d'interprétation et d'adaptation pour le transporteur. Les règlements concernant les secteurs aérien et maritime seront écartés de notre étude.

Les obligations du transporteur terrestre ne seront étudiées qu'au travers des règlements passagers et de ce qu'ils changent par rapport au droit français existant. L'analyse des obligations du transporteur se veut actuelle et prospective mais en aucun cas ne se veut être une description d'évolutions historiques.

Enfin, cette étude concerne uniquement le transport de passagers et non celui des marchandises. Elle prend le transporteur et non le voyageur comme prisme. Les devoirs que peut avoir un passager vis-à-vis du transporteur lors de son transport ne seront donc pas étudiés. Seules les obligations du transporteur seront le fil conducteur de ce sujet.

L'adoption des règlements passagers implique de grands enjeux pour le transporteur terrestre, qui a vu au fil des années ses obligations évoluer et s'accroître.

### **B. Les obligations du transporteur ou les droits des passagers : un mouvement historique aux enjeux cruciaux**

La jurisprudence française a mis dès 1911 une obligation de sécurité de résultat à la charge du transporteur. Cette décision a initié un mouvement qui n'a fait que s'accroître au cours des années et que les règlements ne font que parachever (1). Les transporteurs n'ont pas attendu l'adoption des règlements pour prendre des initiatives. D'autres textes internationaux venaient

déjà régir les droits des passagers (2). Enfin, les enjeux représentés par l'adoption des règlements routier et ferroviaires sont multiples et cruciaux (3).

### 1. L'accroissement historique des obligations du transporteur terrestre de voyageurs

C'est un arrêt du 21 novembre 1911<sup>3</sup> de la Cour de cassation qui a mis à la charge du transporteur sa première grande obligation : l'obligation de sécurité de résultat. La responsabilité du transporteur naît du contrat de transport. Le transporteur doit conduire le passager sain et sauf à sa destination. À l'origine, cette obligation n'était que justifiée par les contraintes techniques et le danger qui pouvait résider dans les moyens de transport.

Autre temps et autres mœurs, les obligations du transporteur ont bien évolué. Il ne suffit plus de fournir au voyageur la sécurité mais aussi l'agrément et l'information en temps réel d'un voyage qui se veut choisi et maîtrisé. Dans cette optique, le voyageur est placé au centre et il convient de renforcer et d'améliorer ses droits. Le voyageur, le passager ou encore le consommateur « usager » des transports est au cœur des préoccupations des pouvoirs publics français et européens. Le transporteur doit donc s'adapter et se plier aux exigences établies par les autorités.

Le transport est une préoccupation majeure des instances européennes depuis 2001. La Commission Européenne, par l'intermédiaire d'un livre blanc « *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix* »,<sup>4</sup> annonce qu'il convient de remettre les usagers des systèmes de transport au centre de la politique des transports, quel que soit le mode considéré.

Des études et plaintes de voyageurs mettent en lumière des insuffisances dans de nombreux domaines et la difficulté d'harmoniser le niveau des services au sein de l'Union.

En effet, « *La nécessité d'une action communautaire à cet égard a été également démontrée par la Commission dans sa communication « Vers un espace ferroviaire européen intégré » dans laquelle, sur la base d'une étude effectuée pour le compte de la Commission afin d'évaluer le marché réel et potentiel des services ferroviaires internationaux de voyageurs, de nombreuses insuffisances sont mises en lumière dans le niveau de service des transports ferroviaires internationaux de voyageurs.* »<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> Cass. civ. 21 novembre 1911 Compagnie générale transatlantique c. Zbidi Hamida Ben Mahmoud D.P. 1913, I, 249 1<sup>re</sup> espèce

<sup>4</sup> Livre blanc « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix » du 12.09.2001, Com (2001) 370

<sup>5</sup> Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux, Communication 2004 (143) du 3.3.2004 **citant la Communication** de la Commission du 23.01.2002 COM(2002)18 **et l' Etude** Developing EU (International) Rail Passenger Transport: Assessment of the actual and potential market for international rail passenger services' (*Le développement des transports ferroviaires (internationaux) de voyageurs dans l'UE : évaluation du marché réel et potentiel de services ferroviaires internationaux de voyageurs*), par OGM, Bruxelles, février 2002.



Par la suite, la communication de la Commission intitulée «*Stratégie pour la politique des consommateurs 2002-2006*»<sup>6</sup> constate la nécessité de protéger de manière plus efficace les consommateurs dans les transports ferroviaires internationaux de voyageurs. Elle insiste sur le fait que le transport ferroviaire est souvent exclu du champ de la législation européenne en matière de protection des consommateurs.

Bien que certaines entreprises ferroviaires, représentées par la Communauté des chemins de fer européen (CER) aient déjà pris des initiatives non contraignantes en la matière, la Commission a jugé nécessaire de légiférer par voie de règlement afin de rendre opposable à tous de manière unifiée un socle minimal de droits des voyageurs.

La Commission a présenté en mars 2004 une proposition de règlement visant à établir des règles minimales de droit des passagers. Le règlement n°1371/2007 sur les droits et les obligations des voyageurs ferroviaires a été adopté le 21 octobre 2007 et est entré en vigueur le 3 décembre 2009. Il est fait mention du règlement n°1371/2007 aux articles L2151- 2 et L2151-2 du Code des transports.

Le but affiché du règlement est de sauvegarder les droits des voyageurs ferroviaires tout en améliorant la qualité et l'efficacité des services afin d'aider à accroître la part du ferroviaire par rapports aux autres modes de transport.<sup>7</sup>

Le règlement a donc pour double objectif de participer au développement des chemins de fer communautaires tout en créant des droits pour les voyageurs. La création de droits pour les voyageurs n'est qu'une boucle d'un cycle vertueux : poussant les entreprises ferroviaires à améliorer leurs services et donc à développer leurs offres, le transport ferroviaire sera amené à être de plus en plus performant.

En transport routier, la dynamique de fond est la même. En l'absence d'une législation communautaire, les passagers sont confrontés à un ensemble de règles nationales disparates et donc peu efficaces. «*La protection des passagers voyageant en autobus et autocar varie entre les États membres. Les usagers dépendent des régimes de responsabilité nationaux, de la législation sur la concurrence loyale et des engagements volontaires pris par les opérateurs vis-à-vis de la clientèle.*»<sup>8</sup>

Partant de ce constat, la Commission européenne, garante de la libre circulation dans l'Union, se devait d'en faciliter l'exercice et de promouvoir le transport par autocar et autobus.

---

<sup>6</sup> Communication «*Stratégie pour la politique des consommateurs 2002-2006*» du 7.5.2002 COM (2002) 208 voir : [http://europa.eu.int/eurlex/pri/fr/oj/dat/2002/c\\_137/c\\_13720020608fr00020023.pdf](http://europa.eu.int/eurlex/pri/fr/oj/dat/2002/c_137/c_13720020608fr00020023.pdf)

<sup>7</sup> Règlement n°1371/2007, Préambule Considérant 1<sup>er</sup>

<sup>8</sup> Communication UE sur la proposition de règlement concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs règlement autobus et autocar du 4.12.2008 COM (2008) 817

*« La nécessité d'agir en ce sens a été soulignée une nouvelle fois dans la communication de 2005 concernant le renforcement des droits des passagers dans l'Union européenne, dans laquelle la Commission a présenté une approche visant à étendre les mesures de protection des passagers à tous les modes de transport, au-delà du seul transport aérien. La Commission a dressé un inventaire des droits qu'il conviendrait de renforcer par des mesures communautaires, indépendamment du mode de transport emprunté. »<sup>9</sup>*

La Commission Européenne a donc présenté en décembre 2008 une proposition de règlement concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar.<sup>10</sup>

L'Union Européenne par le biais de ce règlement souhaite garantir un niveau élevé de protection des passagers, au même titre que ce que l'on trouve dans les autres modes de transport. Ce règlement s'inscrit donc dans la protection des consommateurs en général. Le passager étant la partie faible du contrat de transport, il convient de lui accorder un niveau minimum de protection. Néanmoins, il faut protéger le passager, tout en tenant compte des spécificités du secteur, composé de petites et moyennes entreprises.

Parmi les droits fondamentaux du voyageur routier, figurent le droit au transport pour tous et la question corrélative de l'accessibilité des moyens de transports aux personnes à mobilité réduite, l'information du passager à tous les stades de son voyage, le droit d'avoir une assistance en cas d'interruption du voyage ou encore une indemnisation en cas d'accident entraînant une lésion corporelle ou la perte ou la détérioration de bagages.

Il est fait mention du règlement n° 181/2011 aux articles L3115-1 et suivants du Code des transports.

La Commission Européenne a établi une liste de dix droits fondamentaux du voyageur reposant sur trois piliers : la non-discrimination; des informations exactes, disponibles en temps utile et accessibles; une assistance immédiate et proportionnée.

*« Les dix droits suivants qui découlent de ces principes constituent la base des droits des passagers dans l'UE:*

*(1) Droit à la non-discrimination dans l'accès aux transports*

*(2) Droit à la mobilité: accessibilité et assistance sans frais supplémentaires pour les passagers handicapés et les passagers à mobilité réduite (PMR)*

*(3) Droit à l'information avant l'achat et aux différentes étapes du voyage, notamment en cas d'interruption de celui-ci*

---

<sup>9</sup> Communication UE sur la proposition de règlement autobus et autocar du 4.12.2008 COM (2008) 817 citant la Communication concernant le renforcement des droits des passagers au sein de l'UE du 16.2.2005 COM(2005) 46.

<sup>10</sup> Communication UE sur la proposition de règlement autobus et autocar du 4.12.2008 (2008) 817

*(4) Droit de renoncer au voyage (remboursement intégral du prix du billet) lorsqu'il ne se déroule pas comme prévu*

*(5) Droit à l'exécution du contrat de transport en cas d'interruption de celui-ci (réacheminement et nouvelle réservation)*

*(6) Droit à une prise en charge en cas de retard important au départ ou aux points de correspondance*

*(7) Droit à une indemnisation dans certaines circonstances*

*(8) Responsabilité du transporteur à l'égard des passagers et de leurs bagages*

*(9) Droit à un système de traitement des plaintes rapide et accessible*

*(10) Droit à la pleine application et à la mise en œuvre effective du droit de l'UE. »<sup>11</sup>*

Les règlements passagers, routier n°181/2011 et ferroviaire n°1371/2007, ne sont pas les seuls textes créant ou évoquant les droits des passagers. D'autres sources françaises ou internationales permettent au passager de voir ses droits protégés.

## 2. Sources internationales complémentaires

### a. Sources ferroviaires

Plusieurs sources internationales prévoyaient déjà des droits pour les passagers en matière ferroviaire.

L'Organisation Intergouvernementale pour les transports Internationaux (OTIF) est une organisation gouvernementale dont le but était, jusqu'en 1999, de développer les régimes juridiques uniformes existants pour les transports internationaux de voyageurs et de marchandises par chemins de fer. L'organisation existe depuis 1984 sur la base d'une convention appelée COTIF. L'appendice A de la COTIF est celui réservé au transport international de passager. Le règlement effectue un renvoi à cet appendice A, également nommé RU-CIV, dont la plupart des dispositions figurent dans l'Annexe I du règlement.

*« Le renforcement des droits des voyageurs ferroviaires devrait reposer sur le système de droit international existant à ce sujet qui figure à l'appendice A — règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole portant modification de la COTIF du 3 juin 1999 (protocole de 1999). Il est cependant souhaitable*

---

<sup>11</sup> Communication « Une vision européenne pour les passagers: Communication sur les droits des passagers dans tous les modes de transport » (2011) 898 du 19.12.2011

*d'étendre le champ d'application du présent règlement afin de protéger non seulement les voyageurs internationaux, mais aussi les voyageurs nationaux. »*<sup>12</sup>

Ainsi les RU-CIV, convention internationale relative au transport de voyageur par le fer, s'appliquent désormais par le truchement du règlement dans notre ordre juridique interne.

Mais cette convention n'est pas le seul texte existant en matière de droit des passagers. D'autres initiatives dans le domaine ferroviaire ont été mises en place.

Le Comité International des Transport ferroviaire (CIT) a mis en place en juillet 2006 puis en décembre 2009 des Conditions générales de transport pour le transport ferroviaire des voyageurs dites en abrégées « GCC-CIV/PRR ». Le document a seulement qualité de recommandation et ne lie les membres du CIT que si ceux-ci l'ont adopté (principe de l'opting in). Ces conditions générales permettent aux Entreprises ferroviaires des pays membres du CIT d'avoir un référentiel commun pour établir leurs Conditions générales de transport. Elles ont donc pour but de garantir l'application de conditions contractuelles uniformes dans le transport national et international des voyageurs par chemin de fer, pour autant que cela soit approprié et possible. Les GCC-CIV/PRR énoncent que les RU-CIV, le règlement passager n°1371/2007 et le droit national, dans la mesure où ces textes sont applicables, régissent le transport de voyageur par fer<sup>13</sup>.

Par ailleurs, l'Union Internationale des chemins de fer (UIC) associé au Comité International des Transports ferroviaire (CIT) et à la Communauté européenne du Rail (CER) ont adopté le 22 octobre 2002 une « *Charte pour les services voyageurs par chemin de fer* ». Cette charte s'applique aux entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure membre de ces différentes organisations. Les entreprises ferroviaires s'engagent volontairement par le biais de cette charte à « *élever le niveau de qualité des services proposés à leurs clients. Elle s'applique à tous les services ferroviaires. Les services fournis en accord avec les pouvoirs publics peuvent être régis par des conditions spécifiques.* »<sup>14</sup>

Ainsi, dès 2002, les entreprises ferroviaires s'étaient engagées de manière volontaire dans une démarche d'amélioration de leurs services et des droits des passagers. Le règlement n°1371/2007 ne fait que parachever cette démarche et la renforcer au niveau de l'Union Européenne.

---

<sup>12</sup> Règlement n°1371/2007, Préambule Considérant 6

<sup>13</sup> GCC-CIV/PRR Conditions générales de transport établies par le CIT version du 3 décembre 2009 Préambule et article 2 « Bases légales »

<sup>14</sup> Charte UIC CIT CER pour les services voyageurs par chemin de fer, 22.10.2002, Article 1

## b. Sources routières

Le secteur routier international est moins fourni que le secteur ferroviaire. En effet, comme le signale la Proposition de règlement routier, aucun texte international ne vient régir les droits des passagers de transport routier.

*« Contrairement aux autres modes de transport, aucun accord international [exception faite de la convention de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR, ratifiée par trois États membres seulement)], ni législation communautaire ne protège les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar. »*<sup>15</sup>

Le seul grand texte international, la CVR<sup>16</sup>, n'a pas eu le succès escompté et est resté lettre morte en France. Cette convention ne sera donc pas prise en compte dans le reste de nos développements.

La protection des passagers voyageant en autobus et autocar varie donc entre les États membres. Les voyageurs dépendent des régimes nationaux dont l'application est déterminée au niveau européen par les Règlements Rome I et Rome II.<sup>17</sup>

La loi applicable au contrat de transport de passagers est laissée au choix des parties mais celle-ci doit correspondre « à la loi du pays dans lequel le passager a sa résidence habituelle, ou le transporteur a sa résidence habituelle, ou le transporteur a son lieu d'administration centrale, ou le lieu de départ est situé, ou le lieu de destination est situé ».

À défaut, l'article 5§2 du règlement Rome I prévoit que la loi applicable est celle du pays dans lequel le passager a sa résidence habituelle, pourvu que le lieu de départ ou le lieu d'arrivée se situe dans ce pays. Si les conditions ne sont pas satisfaites, la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle s'applique. Enfin, on peut toujours déroger à ces conditions s'il résulte que le contrat présente des liens manifestement plus étroits avec un autre pays que ceux visés par les textes.

Le règlement Rome II détermine la loi applicable aux obligations non contractuelles en matière civile et commerciale. En règle générale, la loi applicable est la loi du pays où le dommage survient; ou à défaut, la loi du pays où la personne responsable et la personne lésée

---

<sup>15</sup> Proposition de règlement du Parlement européen et du conseil concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs du 4.12.2008 COM(2008) 817

<sup>16</sup> Convention de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR), en date du 1er mars 1973.

<sup>17</sup> RÈGLEMENT (CE) N° 593/2008 du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I) et règlement (CE) n°864/2007 du Parlement et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (Rome II)

ont toutes les deux leur résidence habituelle au moment de la survenance du dommage; ou à défaut, la loi du pays avec lequel la situation présente des liens manifestement plus étroits que les pays précités (article 4).

Le règlement passager n°181/2011 permet d'unifier les différents régimes nationaux. Les voyageurs ont donc un socle de droits communs pour des transports partout dans l'UE.

Cependant, les règlements Rome I et Rome II permettent toujours de déterminer la loi applicable lorsque le règlement n°181/2011 renvoie à l'application du droit national : « *En choisissant le droit national applicable à l'indemnisation en cas de décès [...] ou de lésion corporelle ainsi qu'en cas de perte ou de détérioration de bagages dus à des accidents résultant de l'utilisation d'un autobus ou autocar, il convient de tenir compte du règlement (CE) n o 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (Rome II) (4) et du règlement (CE) n o 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I).* »<sup>18</sup>

Enfin, il convient de souligner une initiative française, en droit interne, concernant les droits des passagers routiers. En effet, depuis le 22 août 2008, le contrat type voyageur a été adopté.<sup>19</sup>

Il vise le transport intérieur non urbain, opéré par autocar, dans le cadre d'un service occasionnel collectif. Il ne concerne donc pas directement l'international mais pourrait s'appliquer si la loi française était déclarée applicable. Cependant, son champ d'application est spécifique : *il s'est borné aux transports « occasionnels » (excluant ainsi les « réguliers ou à la demande » organisés par une autorité organisatrice) collectifs (groupe d'au moins dix personnes). Sous ces réserves, le contrat type inclut également les « scolaires ».*<sup>20</sup> Son application est donc limitée et son étude sera exclue de nos développements mais l'initiative d'uniformisation et d'harmonisation dans ce domaine méritait d'être remarquée.

### 3. Intérêts et Enjeux

#### a. Enjeu contextuel

Unifier les droits des voyageurs dans leurs modes respectifs, train ou autobus et autocar, crée une base solide pour relancer ces modes de transports face au mode privilégié par le voyageur, qu'est l'avion. C'est d'ailleurs l'un des buts affichés de la Commission Européenne : « *L'amélioration des droits des voyageurs sera essentiel pour promouvoir le*

---

<sup>18</sup> Règlement n°181/2011, Préambule Considérant 5

<sup>19</sup>Décret n° 2008-828 du 22 août 2008 portant approbation du contrat type applicable aux services occasionnels collectifs de transports intérieurs publics routiers de personnes

<sup>20</sup> Bulletin des Transports et de la Logistique - 2008 3227 Article actualité « *Contrat type en orbite (route)*», par Marie Tilche

*transport ferroviaire et ainsi contribuer à la réalisation d'un des principaux objectifs de la politique commune des transports: la consolidation et si possible le renforcement de la part modale du rail (6,2 %) en 2010 par rapport au niveau de 1998 ».*<sup>21</sup>

Les enjeux vont parfois au-delà ; le transport par autobus et autocar étant un instrument d'intégration des populations. *« Il apparaît crucial d'établir de manière complète les droits d'accès à ces services et les règles régissant leur fonctionnement, ce mode de transport étant, en effet, indispensable pour se rendre à son travail, visiter sa famille ou ses amis, et pratiquer des activités touristiques ou de loisir. Un accès restreint est susceptible d'entraver sérieusement l'intégration de nombreux citoyens, au détriment de la société dans sa globalité. »*<sup>22</sup>

Il convient de mettre le train, l'autobus et l'autocar sur un pied d'égalité. *« Les passagers empruntant d'autres modes de transport, notamment l'avion, sont déjà couverts par une série de droits établis au niveau communautaire qui leur garantissent une protection appropriée. »*<sup>23</sup>

Si on raisonne en termes de passager-kilomètre, le transport par autobus et autocar représente 9,3 % de l'ensemble des services de transport terrestre au sein de l'Union européenne et reste le principal moyen de transport pour les personnes (8,3 % de l'ensemble des modes de transport), après la voiture (82,8 %). Le secteur a connu une croissance régulière de 5,8 % entre 1995 et 2004 (de 474 à 502 millions). Le volume annuel de passagers utilisant les transports internationaux par autobus et autocar est estimé à 72,8 millions.<sup>24</sup>

Le train n'est pas en reste avec 346 milliards de passagers/kilomètres par an au niveau de l'UE (à 25 États membres).<sup>25</sup>

L'ampleur de ces secteurs n'est plus à démontrer. Il fallait donc une protection adaptée pour les passagers empruntant ces deux modes de transport, train, autocar et autobus. Cependant, si les règlements créent des avancées pour les voyageurs, ils mettent à la charge des transporteurs des obligations aux enjeux financiers importants.

---

<sup>21</sup> Proposition de règlement du Parlement européen et du conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux du 3.3.2004 COM(2004) 143

<sup>22</sup> Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs du 4.12.2008 COM(2008) 817

<sup>23</sup> Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs du 4.12.2008 COM(2008) 817

<sup>24</sup> Chiffres issus de la Communication (2008) 817 référencée note 22 et 23

<sup>25</sup> Chiffre donné dans la Communication « Renforcer les droits des passagers au sein de l'Union européenne » du 16.2.2005 COM(2005) 46

## b. Enjeu économique

L'adoption des règlements n° 181/2011 et n° 1371/2007 entraîne des enjeux financiers considérables pour les transporteurs.

En effet, les règlements imposent de nombreuses conditions d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, obligeant les transporteurs à adapter leur matériel, voire à le changer pour le rendre accessible à tous. Ces modifications impliquent de fait de nouvelles charges financières pour le transporteur. Dans le domaine du routier, ceci a d'autant plus d'impact que les entreprises de transport sont souvent de petites ou moyennes entreprises.

L'obligation d'assurance formulée par l'article 12 du règlement ferroviaire met à la charge du transporteur de nouvelles responsabilités financières. Si cette obligation d'assurance s'impose logiquement, elle entraîne néanmoins un coût supplémentaire pour le transporteur, ou tout au moins l'oblige à procéder à une nouvelle analyse de ses risques assurantiels.

Par ailleurs, les obligations liées aux supports billettiques et à l'accès à une billetterie électronique peuvent causer un coût supplémentaire pour le transporteur car, ainsi que le précise le préambule du Règlement n° 1371/2007, « *La fourniture d'informations et de billets aux voyageurs ferroviaires devrait être facilitée par l'adaptation des systèmes informatiques à une spécification commune.* »<sup>26</sup>

Les avances pécuniaires irréversibles dues par le transporteur ferroviaire, en cas de décès du voyageur, constituent une charge financière élevée pour ce dernier.<sup>27</sup>

Les enjeux financiers de l'adaptation aux dispositions du règlement se font même sentir très concrètement outre Rhin. Après l'arrêt Westbahn Management rendu par la CJUE<sup>28</sup>, l'autorité allemande chargée de l'application du règlement a demandé à l'entreprise DB Station&Services : « *d'équiper toutes les gares allemandes de matériel technique permettant de livrer, en temps réel, toutes les informations utiles aux voyageurs sur les retards et perturbations, ou d'organiser elle-même – en mettant son personnel à disposition – cette information.* »<sup>29</sup>

Les modifications imposées par les règlements mettent à la charge du transporteur des obligations financières plus lourdes en leur imposant des aménagements par rapport à leur fonctionnement existant, qui peuvent être difficiles à concevoir.

---

<sup>26</sup> Règlement n°1371/2007, Préambule Considérant 8

<sup>27</sup> Règlement n°1371/2007, article 13

<sup>28</sup> CJUE, Westbahn Management GmbH contre ÖBB Infrastruktur AG, 22.11.2012 C-136/11

<sup>29</sup> Article « CIT Info », 2-2013 p.5 L'entreprise a fait appel de cette décision.



### c. Enjeu juridique

Le règlement ferroviaire pose une difficulté atypique, qui ne se retrouve pas dans le domaine routier. Celui-ci renvoie dans son annexe I, si ce n'est en totalité, du moins en grande partie, aux RU-CIV, appendice A de la convention internationale liée au transport international ferroviaire de voyageurs.

Cela pose nécessairement un problème d'articulation car les sujets abordés par le règlement et les RU-CIV se chevauchent et ne sont pas semblables dans leurs dispositions. Ainsi une interprétation incertaine peut naître de la coexistence de deux régimes juridiques distincts et des renvois effectués de l'un à l'autre.

Un autre problème se pose lorsque le règlement à l'instar de son article 11, renvoie aux RU-CIV sous réserve des dispositions du chapitre inséré dans le corps du règlement et sous réserve des dispositions de droit national plus favorable. Cet article 11 illustre la complexité à articuler différents régimes juridiques, différents niveaux juridiques dont les dispositions sont différentes et donc difficiles à articuler et à interpréter.

Le second enjeu juridique, propre au règlement ferroviaire, concerne l'adaptation future d'une jurisprudence française rigoureuse. Concernant les accidents corporels, la Cour de cassation n'admet que la faute de la victime présentant les caractéristiques de la Force majeure, comme cause d'exonération du transporteur.

Or, si l'on interprète de manière littérale le règlement ferroviaire renvoyant aux RU-CIV, seule la faute simple du voyageur pourra exonérer le transporteur ferroviaire. Il convient d'attendre de voir des pourvois se former dans telle matière pour voir l'interprétation qu'en feront les juges de la Cour de cassation. Mais si cette interprétation littérale est retenue, le règlement mettra alors un coup d'arrêt au durcissement excessif de la jurisprudence de la Cour de cassation en matière d'accident corporel. L'enjeu est donc de taille car la jurisprudence française si rigoureuse envers la SNCF pourrait alors s'assouplir sous l'impulsion du règlement adopté par la Commission Européenne.

Seul l'avenir pourra mettre en lumière ces enjeux juridiques. Le règlement laisse entrevoir d'ores et déjà des difficultés pratiques.

### d. Enjeu pratique

Tout texte juridique nécessite une traduction concrète. Les règlements passager ne font pas exception à la règle et le transporteur doit les transposer dans sa pratique. Les mesures mises en place par les transporteurs, hors le coût que cela peut représenter, ne sont pas faciles à exécuter.

Le règlement impose une information complète du passager tout au long de son voyage. L'arrêt *Westbahn Management*<sup>30</sup> de la CJUE a même été jusqu'à imposer le partage d'information entre compagnies. Cela demande un partage de l'information par le biais du gestionnaire d'infrastructure, ce qui est difficile à mettre en place. L'information devra donc être mutualisée entre tous les transporteurs au service du voyageur ; il faudra quelques années pour qu'elle soit mise en place et développée de manière correcte.

Par ailleurs, le problème existe également concernant la mise en place des mesures d'assistance prévues par les règlements en cas d'interruption du voyage. Le transporteur doit pouvoir à tout moment prêter secours au voyageur et mettre à sa disposition un moyen de transport du même mode ou d'un autre mode ainsi que des boissons et repas. Cela représente donc une logistique nouvelle à organiser et à déployer partout en France.

Les règlements posent donc de réels problèmes en édictant des mesures dont la mise en place concrète demande une vraie réflexion de la part des transporteurs. Tout en soulevant des problèmes pratiques, les règlements préparent le terrain de la concurrence.

#### e. Enjeu concurrentiel

La standardisation des droits des passagers dans chaque mode de transport par le biais des règlements favorise la multi-modalité. En effet, chaque passager a les mêmes droits, peu importe le pays dans lequel il voyage ou la compagnie de transport qu'il emprunte. Les règles seront unifiées.

Le secteur routier est entièrement libéralisé : « *Le marché du transport international de passagers par autobus et autocar est déjà libéralisé. Le règlement (CEE) n° 684/92, modifié par le règlement (CE) n° 11/98, a ouvert l'accès à ce marché. Conjointement avec le règlement (CE) n° 12/98 fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un État membre, cette législation définit le cadre général de fonctionnement du marché intérieur des services de transport international de passagers par route. Pour les citoyens européens, le marché unique des transports a apporté des avantages de taille avec, notamment, un éventail élargi de destinations et des offres de voyage concurrentielles.* »<sup>31</sup>

Concernant le mode ferroviaire, les enjeux sont différents car la concurrence n'est établie que sur le papier et l'adoption du règlement ferroviaire prépare le terrain à la libéralisation ferroviaire de voyageur et à la prochaine mise en concurrence effective des entreprises ferroviaires, selon les préconisations du Livre Blanc. « *Le Livre blanc préconise la promotion d'un développement concurrentiel et durable des transports collectifs de passagers, fondé sur*

---

<sup>30</sup>CJUE, *Westbahn Management GmbH contre ÖBB Infrastruktur AG*, 22.11.2012 C-136/11

<sup>31</sup>Proposition de règlement du Parlement européen et du conseil concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs du 4.12.2008 COM(2008) 817

*une intermodalité optimisée et l'intégration des marchés. Dans ce contexte dynamique, la libéralisation doit aller de pair avec la qualité des services. »<sup>32</sup>*

Le but affiché des règlements ferroviaire et routier est donc de créer des droits des voyageurs mais également de standardiser leurs droits pour favoriser la concurrence entre les modes et entre chaque transporteur d'un même mode. L'avenir du transport est désormais européen.

#### f. Enjeu technique

Le transport de passagers fait partie des nombreux domaines dont l'Union Européenne s'est emparé. Tous les modes ont désormais leur règlement dédié. Ces règlements viennent s'intégrer directement dans notre ordre juridique et sont supérieurs aux prescriptions de droit national. Il convient donc de les connaître et de les comparer. Concernant le transport ferroviaire de voyageurs, cela est d'autant plus important que l'OTIF, l'Organisation Intergouvernementale pour les Transport Internationaux, créatrice des RU-CIV et régissant leur révision a décrété qu'aucune révision des RU-CIV n'aurait lieu et que désormais l'Union Européenne viendrait initier les changements et révisions en matière de droit des passagers. L'Union européenne, en intégrant les RU-CIV en annexe du règlement n°1371/2007, leur a conféré force de texte européen et a désormais la maîtrise sur leurs évolutions.

L'Union Européenne a d'ailleurs adhéré à la COTIF et viendra nécessairement influencer ses travaux : le règlement et les RU-CIV forment désormais un texte intégré et interdépendant.

### C. Problématique et annonce de plan

En considération de ces enjeux, il convient de se demander si l'adoption des règlements n° 1371/2007 et n°181/2011 créé ou non des obligations nouvelles pour le transporteur ferroviaire et routier de voyageurs? Dans l'affirmative, en quoi seraient-elles pénalisantes pour le transporteur terrestre ? Dans la négative, en quoi ces nouvelles obligations seraient plus favorables au transporteur ferroviaire et routier ?

Il peut être répondu à ces questions par l'affirmative et la négative selon les thématiques abordées.

D'une part, les obligations « accessoires » au transport sont renforcées mais de manière légère pour le transporteur. Les champs d'application des règlements restent assez circonscrits, ce qui entraîne une application a minima des règlements dans les prochaines années. Les dispositions concernant les PMR que la Commission Européenne met en avant comme une grande avancée ne sont que la consécration écrite de ce qui se fait déjà en France par le biais des dispositions législatives ou l'action concrète des transporteurs. Néanmoins, les

---

<sup>32</sup> Communication « Une vision européenne pour les passagers: Communication sur les droits des passagers dans tous les modes de transport » du 19.12.2011 COM(2011) 898 **Citant** le Livre blanc « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix » du 12.09.2001, Com (2001) 370.

dispositions concernant l'information du voyageur et les retards, annulations et correspondances manquées font l'objet d'un renforcement dans le cadre de l'interruption du voyage.

D'autre part, le transporteur de voyageurs peut espérer un allègement de sa responsabilité en matière d'accident corporel et de bagages. En effet, les causes d'exonérations semblent plus souples, la prescription et l'exercice des droits plus favorables au transporteur. En outre, la responsabilité du transporteur reste limitée et encadrée en matière de bagages enregistrés, colis à main et véhicules transportés.

Le renforcement léger des obligations accessoires au transport pour le transporteur sera étudié dans une Partie I.

Le champ d'application circonscrit de chaque règlement et la longue évolution du sort des personnes à mobilité réduite permettent d'affirmer que les règlements passagers connaissent aujourd'hui une application a minima (Titre I).

Cependant l'accent qui est mis sur la thématique du retard, annulation et correspondance manquée ainsi que la nécessaire information du voyageur tout au long de son voyage prêchent pour un renforcement des obligations du transporteur en cas d'interruption du voyage (Titre II).

L'allègement espéré de la responsabilité du transporteur en matière d'accident corporel et de bagages sera étudié dans une Partie II.

Les causes d'exonération prévues sont plus souples et les conditions d'action sont plus favorables en matière d'accident corporel que les dispositions françaises en la matière (Titre I). La responsabilité du transporteur reste une responsabilité limitée : aucune aggravation de son régime n'est attendue en matière de bagages, colis à main et véhicule (Titre II).

# PARTIE 1 UN RENFORCEMENT LEGER DES OBLIGATIONS ACCESSOIRES AU TRANSPORT POUR LE TRANSPORTEUR

---

Par l'adoption des règlements n°1371/2007 et n°181/2011, les obligations « accessoires » au transport ne sont renforcées que légèrement pour le transporteur.

Les champs d'application des règlements restent assez circonscrits, ce qui entraîne une application à minima des règlements dans les prochaines années.

Les dispositions concernant les personnes à mobilité réduite, mises en avant par la Commission Européenne comme étant une grande avancée, ne sont que la consécration écrite de ce qui se fait déjà en France par le biais des dispositions législatives ou l'action concrète des transporteurs.

Néanmoins, les dispositions concernant l'information du voyageur et les retards, annulations et correspondances manquées font l'objet d'un renforcement dans le cadre de l'interruption du voyage.

Ainsi, le champ d'application circonscrit de chaque règlement et la longue évolution du sort des personnes à mobilité réduite permettent d'affirmer que les règlements passagers connaissent aujourd'hui une application à minima (Titre I).

Cependant, l'accent qui est mis sur la thématique du retard, annulation et correspondance manquée ainsi que la nécessaire information du voyageur tout au long de son voyage prêchent pour un renforcement des obligations du transporteur en cas d'interruption du voyage (Titre II).

## **TITRE 1 UNE APPLICATION A MINIMA DES DISPOSITIONS DES REGLEMENTS N°1371/2007 ET N°181/2011**

Les règlements n°1371/2007 et n°181/2011 ne font aujourd'hui l'objet que d'une application à minima.

En effet, le champ d'application de chacun des règlements est très spécifique et comporte de nombreuses dérogations et périodes de transition. Ainsi, très peu de dispositions des règlements sont actuellement en vigueur dans notre ordre juridique interne, laissant au transporteur terrestre un temps d'adaptation pour se mettre en conformité avec ses nouvelles obligations (Chapitre 1).

Par ailleurs, les dispositions liées aux personnes à mobilité réduite, décrites comme de grandes avancées dans le droit à l'accès au transport, ne sont que la consécration d'avancées textuelles établies de longue date par la législation française. Ce faisant, cela ne laisse pas présager un accroissement important des obligations du transporteur en la matière (Chapitre 2).

### **CHAPITRE I UN CHAMP D'APPLICATION CIRCONSCRIT**

L'Union Européenne a adopté deux textes protégeant les droits des passagers pour le secteur routier (règlement n° 181/2011 du 16 février 2011) et le secteur ferroviaire (règlement n° 1371/2007 du 23 octobre 2007). Ces deux règlements représentent une avancée dans la protection des passagers. Néanmoins de par leur champ d'application circonscrit, la portée de ces avancées reste aujourd'hui très limitée. Elle reste limitée dans le secteur des transports ferroviaires (section 1), ainsi que dans le secteur des transports routiers (section 2). Seule une application à minima de ces règlements sera exigée dans les prochaines années ne mettant pas immédiatement à la charge des transporteurs de voyageurs ferroviaires et routiers d'obligations nouvelles.

#### **Section 1 Secteur des transports ferroviaires des passagers**

Le transport ferroviaire de passager est soumis au règlement n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et les obligations des voyageurs ferroviaires. Le règlement est entré en vigueur le 3 décembre 2009.

Le champ d'application du règlement est défini dans son article 2. Composé de sept alinéas, l'article se borne à définir son champ d'application général au paragraphe 1<sup>er</sup> avant de donner des exceptions.

Il convient de définir de manière précise les services ferroviaires tombant dans le champ du règlement et s'appliquant dans notre ordre juridique interne dès le 3 décembre 2009 (I), et ceux dont l'application n'est que future (II).

## **I. Services ferroviaire concernés par le règlement depuis le 3 décembre 2009**

Le règlement n° 1371/2007 ne s'applique qu'aux entreprises ferroviaires titulaires d'une licence (A). Par ailleurs, seuls six articles - que nous dénommerons par la suite « socle minimal » - sont entrés en vigueur au 3 décembre 2009.

### A. Possession d'une licence communautaire

Le règlement prend le soin de rappeler un principe préalable évident mais nécessaire. Le règlement ne concerne que les voyages et services ferroviaires assurés par une ou plusieurs entreprises ferroviaires ayant obtenu une licence au titre de la directive 95/18/CE.

L'obtention de cette licence conditionne l'application de ce règlement.

Il faut rappeler que la directive 95/18/CE adoptée le 19 juin 1995 par le Conseil concerne les licences des entreprises ferroviaires. La directive fixe les règles d'accès à la profession des entreprises ferroviaires.

La directive précise dans son article 1<sup>er</sup> que « *La présente directive concerne les critères applicables à la délivrance, la prorogation ou la modification des licences, par un État membre, destinées aux entreprises ferroviaires qui sont établies ou qui s'établiront dans la Communauté, lorsqu'elles effectuent les services visés à l'article 10 de la directive 91/440/CEE dans les conditions dudit article.*

*2. Les entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée à l'exploitation des seuls transports urbains, suburbains et régionaux sont exclues du champ d'application de la présente directive.*

*Les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux dont l'activité est limitée à la fourniture de services de navette transportant des véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche sont également exclus du champ d'application de la présente directive.*

*3. La validité de la licence s'étend à l'ensemble du territoire de la Communauté. »*

La licence d'entreprise ferroviaire est délivrée dans l'État dans lequel la demande est faite, mais sa validité s'étend à l'ensemble du territoire de l'UE. Elle est délivrée sous réserve de satisfaire à trois conditions « classiques » : capacité professionnelle, capacité financière et honorabilité. Il faut également que l'entreprise ferroviaire satisfasse à une obligation d'assurance pour couvrir sa responsabilité civile en cas d'accidents.

Il est classique de retrouver une telle condition dans le champ d'application du règlement n° 1371/2007. En effet, ce n'est qu'après l'octroi d'une telle licence que l'entreprise peut accéder

au marché du transport de voyageurs et de marchandises. Il semble cohérent que l'UE s'inscrive dans ce cadre pour énoncer les droits des voyageurs. Cela permet de réserver l'accès sur le marché aux entreprises fiables présentant suffisamment de garanties au niveau financier et assurantiel afin de pallier d'éventuels accidents de voyageur.

Ces alinéas 1 et 2 de l'article 1<sup>er</sup>, définissant le champ d'application du règlement aux entreprises ferroviaires détenant une licence, n'appellent pas de commentaires outre mesure. Cependant l'alinéa 3 établissant le socle minimal des articles s'appliquant dès l'entrée en vigueur du règlement appelle des développements plus importants.

### B. Socle minimal d'article s'appliquant au 3 décembre 2009

L'alinéa 3 de l'article 1<sup>er</sup> du règlement n°1371/2007 dispose :

*« A partir de l'entrée en vigueur du présent règlement, les articles 9, 11, 12, et 19, l'article 20, paragraphe 1, et l'article 26 s'appliquent dans l'ensemble de la Communauté à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs. »*

Ces articles sont les seuls qui s'appliquent dans notre ordre juridique interne depuis le 3 décembre 2009 et ce jusqu'à aujourd'hui.

Les articles cités s'appliquent dans l'ensemble de l'UE, « à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs ». On voit par cette phrase que le trafic international et le trafic interne sont visés par le règlement. Celui-ci ne s'applique pas uniquement aux transports ferroviaires internationaux mais aussi aux transports ferroviaires internes, sous réserve des exceptions posés aux alinéas suivants. Le choix est ainsi fait d'unifier les droits des passagers tant sur le plan national propre à chaque état qu'à l'international.

Il convient d'examiner chaque article cité par l'alinéa afin de déterminer son objet et de tenter d'expliquer pourquoi le Conseil de l'Union Européenne n'a souhaité ne voir s'appliquer que ces quelques articles aux transports ferroviaires de voyageur.

L'article 9 concerne la « *Disponibilité des billets, billets directs et des réservations* ». L'article concerne la délivrance des billets et multiplie pour le passager les canaux de distribution de ces billets. L'accès au train est facilité par les nombreuses possibilités d'obtenir un billet : guichets, téléphone, internet, bornes automatiques, voire à bord du train sous certaines réserves liées à la sécurité ou à la lutte contre la fraude.

L'article 11 concerne la « *responsabilité relative aux voyageurs et aux bagages* ». L'article traite de la responsabilité des entreprises ferroviaires relative aux voyageurs et à leurs bagages en exécutant un mélange pour le moins complexe de dispositions du corps du règlement, sous réserve du droit national octroyant aux voyageurs une plus grande indemnisation, et des dispositions des RU-CIV par renvoi à l'annexe I du règlement. Un examen plus approfondi de cet article sera proposé dans le titre II de notre étude consacré aux accidents corporels.



L'article 12 concerne l'assurance et renvoie ainsi à l'obligation exposée à l'article 9 de la directive 95/18/CE. L'entreprise ferroviaire doit être assurée de manière adéquate afin de couvrir l'engagement de sa responsabilité lui incombant dans le cadre du présent règlement.

L'article 19 établit le « droit au transport » pour les personnes à mobilité réduite. Les entreprises ferroviaires en partenariat avec le gestionnaire d'infrastructure mettent en place des règles d'accès non discriminatoires applicables au transport des PMR. Aucun supplément de prix ne doit être facturé à une personne à mobilité réduite voulant effectuer un trajet ferroviaire. De même, on ne peut refuser l'accès au transport à une personne à mobilité réduite.

L'article 20 concerne la « *Communication d'informations aux personnes handicapées et aux PMR* ». L'alinéa 1 est seul applicable. Il établit que le voyageur, au sens large du terme, doit fournir sur demande de la personne voyageant des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires et les conditions d'accès au matériel roulant ainsi que les équipements à bord.

Enfin, l'article 26 concernant la « *Sécurité personnelle des voyageurs* » s'applique dès le 3 décembre 2009 et constitue le dernier article formant ce socle minimal d'articles. Par la coopération des entreprises ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructures, des gestionnaires de gares et des autorités publiques, des mesures sont prises pour assurer la sécurité personnelle des voyageurs dans les gares et à bord des trains. Ils coopèrent ensemble et échangent des informations afin de prévenir les actes susceptibles de compromettre la sécurité.

Au premier abord, le choix d'appliquer ces seuls articles semble disparate : responsabilité du transporteur, distribution des billets, accessibilité du train pour les PMR, assurance et sécurité des voyageurs sont des thèmes variés.

Néanmoins, ces thématiques importantes abordent toutes de manière générique l'accessibilité au transport. Par ailleurs, le choix restreint de ces articles trouve un élément de réponse dans le préambule du règlement n°11371/2007. Les entreprises ferroviaires de certains pays auraient pu rencontrer des difficultés dans la mise en place de ces dispositions lors de l'entrée en vigueur du règlement<sup>33</sup>. Effectivement, on peut penser que certaines mesures, dont par exemple, celle du versement d'avances de l'article 13, auraient généré un coût trop important et nécessitaient une période transitoire d'adaptation afin de les mettre en place.

Ces articles socles sont les seuls s'appliquant à tous nos transports ferroviaires, tant nationaux qu'internationaux, depuis le 3 décembre 2009. Néanmoins, l'article 2 « Champ d'application » prévoit de nombreuses dérogations.

---

<sup>33</sup> Considérant 25 du Préambule du Règlement n°1371/2007

## II. Application future des autres articles du règlement et exceptions

Les alinéas 4, 5 et 6 de l'article 2 « Champ d'application » prévoient une application des articles du règlement, hors socle minimal, de manière étalée dans le temps (A). Cependant, certains services font l'objet d'une dérogation illimitée (B).

### A. Une application des articles du règlement étalée dans le temps

En complément de l'alinéa 3 concernant les articles formant le socle minimal, l'alinéa 4 établit des dérogations pour 5 ans renouvelables pour l'application des articles du règlement aux services ferroviaires intérieurs de transport de voyageur.

Le règlement est pleinement applicable dans toutes ses dispositions en ce qui concerne les transports ferroviaires internationaux de voyageurs. Concernant les transports ferroviaires intérieurs de voyageurs, seuls les articles socles s'appliquent. Les autres articles du règlement ne s'appliqueront qu'à l'expiration d'une période de 5 ans « renouvelable deux fois pour une période maximale de 5 ans à chaque fois ». En clair, la première dérogation expire au 3 décembre 2014, la suivante au 3 décembre 2019, et la dernière au 3 décembre 2024.

Ces dérogations sont prises par les États membres selon des modalités transparentes et non discriminatoires.

La France a pris ces dérogations, qui figurent à l'article L2151-2 du Code des transports :

*« Les autres services intérieurs de transport ferroviaire de voyageurs sont soumis à l'application des seuls articles 9, 11, 12, 19, 26 ainsi que du I de l'article 20 du même règlement pour une période de cinq ans. Celle-ci peut être renouvelée, par décret, deux fois par période maximale de cinq ans. À l'issue de cette période, l'ensemble des dispositions du même règlement est applicable à ces services. »*

Outre la dérogation prévoyant une application étalée dans le temps concernant les transports ferroviaires internes, l'alinéa 6 de l'article 2 « Champ d'application » prévoit une autre dérogation concernant des trajets plus spécifiques : ceux dont une partie importante du trajet est effectuée en dehors de l'UE. Pour ces trajets, la dérogation prise par l'État membre est de 5 ans maximum, renouvelable. Les durées des périodes renouvelables ne sont pas spécifiées. On peut penser qu'il s'agit ici encore de deux périodes de 5 ans maximum.

Les trajets intérieurs et ceux dont une partie importante se déroule hors de l'UE se verront appliquer le règlement dans sa totalité de manière étalée dans le temps. Fin 2024 au plus tard, le règlement sera pleinement applicable pour les services intérieurs. Cependant, une dernière exception réside dans les transports urbains, suburbains et régionaux.

### B. Cas spécifique des transports ferroviaires urbains, suburbains et régionaux

L'alinéa 5 de l'article 2 dispose qu'hormis les articles du socle minimal, un État membre peut déroger à l'application des autres articles du règlement en ce qui concerne les transports

ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageur. L'alinéa explique par la suite comment identifier de tels transports en se reportant à la définition donnée par la directive 91/440/CE et en utilisant des critères tels que la distance, la fréquence des services, le nombre des arrêts prévus, le matériel roulant employé, les systèmes de billetterie...

La France a traduit cette disposition dans le Code des transports à l'article L2151-2:

*« Les services publics de transport ferroviaire de voyageurs urbains, départementaux ou régionaux réalisés sur le réseau ferroviaire tel que défini à l'article L. 2122-1 sont soumis à l'application des seuls articles 9, 11, 12, 19, 26 ainsi que du I de l'article 20 du règlement précité. »*

L'article L2122-1 du Code des Transports définissant le réseau ferroviaire n'est pas d'une grande utilité pour comprendre concrètement quels sont les services visés. Cependant, on peut comprendre dans cette dérogation les services effectués par les TER ou encore les métros ou tramways. Les trajets importants et couvrants de grande distance, tels ceux réalisés par les trains SNCF Intercités ou le TGV ne sont pas inclus dans ces services urbains, suburbains et régionaux.

Mis à part la difficulté à identifier concrètement les trajets dérogeant à l'application du règlement, hors articles du socle minimal, une deuxième difficulté vient à se poser. Il s'agit de la temporalité de cette dérogation.

L'alinéa 5 qui concerne les services urbains, suburbains et régionaux ne mentionne aucune temporalité. On parle ainsi d'une dérogation illimitée. Hors les articles socles, le règlement ne s'appliquerait jamais à ces « petits » services ferroviaires. On ne peut penser à un oubli de la part du législateur, puisque les alinéas précédent et suivant mentionnent tous deux une temporalité face à la dérogation. Cependant, le Préambule du règlement dans son considérant 26 précise que :

*« Les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Par conséquent, à l'exception de certaines dispositions qui devraient s'appliquer à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs dans l'ensemble de la Communauté, les États membres devraient pouvoir **temporairement** dispenser les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs de l'application des dispositions du présent règlement. »*

Le considérant 26 du Préambule sème le doute quant au caractère illimité de la dérogation puisque dans l'esprit de la Commission européenne celle-ci ne devait être que temporaire.

Malgré cette interrogation, la lettre du texte est à privilégier. Aucune indication de temps n'étant donnée par l'article 2, la dérogation concernant les transports urbains, suburbains et régionaux doit être considérée à l'heure actuelle comme illimitée dans le temps.

**Conclusion Section 1-** Le champ d'application du règlement est donc plutôt circonscrit. L'application effective des dispositions du règlement est étalée dans le temps. Les entreprises ferroviaires ont jusqu'en 2024, si les dérogations sont renouvelées, pour se mettre en conformité avec les exigences du règlement. Hormis les articles socles, le règlement ne s'applique pas encore pour les transports intérieurs « longue distance » et ne s'appliquera peut-être jamais pour les services urbains, suburbains et régionaux. Seuls les transports internationaux se voient appliquer le règlement dans sa totalité depuis le 3 décembre 2009. Ainsi, ce champ d'application circonscrit concernant les transports ferroviaires montre une application à minima du règlement n°1371/2007.

Le champ d'application du règlement n°181/2011 concernant les transports routiers de voyageurs est également complexe à mettre en place de par ses nombreuses dérogations.

## **Section 2 Secteur des transports routiers de passager**

Le règlement n°181/2011 du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar établit dans son article 2 « *Champ d'application* » un principe général d'application (I), avant de définir des exceptions (II).

### **I. Principe général d'application**

Le règlement, entré en vigueur au 1<sup>er</sup> mars 2013, définit son champ d'application général en distinguant services réguliers et services occasionnels (A). Le règlement qui s'inscrit dans la législation en vigueur dans le domaine des équipements techniques, exclut certains services de son champ d'application (B).

#### **A. Distinction des services réguliers et occasionnels**

Le champ d'application du règlement n°181/2011 est construit en distinguant services occasionnels et réguliers.

On entend par services réguliers « *les services qui assurent le transport de passagers par autobus ou autocar selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les passagers pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés* ».

Par opposition, les services occasionnels sont « *les services qui ne répondent pas à la définition des services réguliers et qui ont pour principale caractéristique de transporter par autobus ou autocar des groupes de passagers constitués à l'initiative d'un donneur d'ordre ou du transporteur lui-même* »<sup>34</sup>.

La différence entre les deux types de service réside dans leur organisation. Le service régulier est organisé à l'avance, connu des passagers et dessert des arrêts prédéfinis, intermédiaires, au

---

<sup>34</sup> Règlement n°181/2011, Article 3 « Définitions »

cours desquels la montée ou descente des passagers est possible. L'organisation du service occasionnel, au contraire, découle de la volonté d'un donneur d'ordre. On nous parle de groupes de passagers. On peut donc plutôt penser à du transport de groupe organisé alors que le service régulier répond à l'organisation d'un service public de transport.

L'article 2§1 définit le champ d'application général du règlement n°181/2011. Il s'applique :

1° Aux passagers qui voyagent sur des services réguliers, ne distinguant pas selon les catégories de passagers ;

2° Lorsque la montée ou la descente a lieu sur le territoire d'un État membre ;

3° Lorsque la distance à parcourir est supérieure ou égale à 250 km.

Ces trois conditions sont cumulatives.

On a donc des impératifs liés à la qualité des passagers et au type de service, au lieu géographique de prise en charge des passagers et à la distance du transport. Ces trois paramètres peuvent rendre le champ d'application du règlement difficile à apprécier concrètement. Le règlement concerne donc à titre général, des transports de moyenne et longue distance effectués dans le cadre de services réguliers dans l'Union Européenne. On peut ajouter également qu'il n'est pas fait mention du type de compagnie qui peut effectuer ces trajets (à la différence de la référence aux licences des entreprises ferroviaires). En outre, on ne distingue pas les services nationaux et internationaux. On ne dit pas que la montée et la descente doivent être effectuées dans deux États membres différents. Cependant, ces dispositions générales souffrent d'exceptions et de restrictions prévues dans les alinéas suivants de l'article 2.

## B. Restrictions

Il est précisé que le règlement ne porte pas atteinte à des droits préétablis et à la législation en vigueur.

C'est ainsi que l'alinéa 7 donne des précisions quant au matériel employé pour effectuer les transports et dispose que le règlement ne saurait être contraire ou instaurer de nouvelles prescriptions à la législation en vigueur concernant les prescriptions techniques pour les autobus et autocar, les infrastructures ou encore l'équipement des arrêts d'autobus et des stations.

L'alinéa 8 précise que le règlement ne porte pas atteinte aux droits des passagers établis par la directive 90/314/CEE et ne s'applique pas dans les cas où un voyage à forfait visé par la directive est annulé pour un motif autre que l'annulation d'un service régulier. La directive 90/314/CEE en date du 3 juin 1990 concerne les voyages, vacances et circuits à forfait. Si le transport est annulé pour un motif d'annulation d'un service régulier, dans le cadre d'un

voyage à forfait, le règlement s'applique. Mais dans tous les autres cas, le règlement n°181/2011 ne s'applique pas aux voyages à forfait.

Le champ d'application du règlement est donc assez large en ce qui concerne le type de voyage. À l'exception des voyages à forfait lorsque l'annulation est autre que celle d'un service régulier, le règlement n°181/2011 ne s'applique pas à ce type de voyage. Tout comme le règlement ferroviaire, le règlement n°181/2011 est rempli d'exceptions édictant un socle minimal d'application.

## **II. Exceptions formant un socle minimal d'articles**

À l'instar du transport ferroviaire, le règlement n'a vocation à s'appliquer que dans certains de ses articles et non dans sa totalité selon le service de transport envisagé et sa distance. Il convient de distinguer le socle minimal d'articles s'appliquant aux services réguliers (A) et aux services occasionnels (B).

### A. Services réguliers

Le champ d'application général concerne les transports de service réguliers égal ou supérieur à 250 km.

Si la distance à parcourir **est inférieure à 250 km**, seuls les articles 4§2, 9, 10§1, 16§1b. et §2, 17§1 et §2, 24 et 28 s'appliquent.

D'autre part, les États membres peuvent prendre des dérogations concernant les services réguliers **nationaux** pour une durée maximale de 4 ans renouvelable une fois (soit au maximum au 1<sup>er</sup> mars 2021). Seuls les articles 4§2, 9, 10§1, 16§1b. et §2, 17§1 et §2, 24 et 28 s'appliquent.

Enfin, les États membres peuvent prendre des dérogations concernant les services réguliers **dont une part importante est réalisée hors de l'UE**, pour une durée de 4 ans renouvelable une fois. Pour ces trajets spécifiques, le règlement ne s'applique pas du tout.

Les articles formant le socle minimal concernent les billets et conditions contractuelles non discriminatoires, le droit au transport des PMR et ses exceptions, la formation au handicap des chauffeurs, l'indemnisation pour les fauteuils roulants et autres équipements de mobilité, les règles générales concernant l'information et les plaintes ainsi que les organismes nationaux chargés de l'application du règlement.

Encore une fois les articles formant le socle minimal d'application sont hétéroclites. Le but affiché du règlement est d'octroyer un niveau minimal de protection aux voyageurs. Afin que tous les États membres y arrivent au mieux, il est préférable de ne rendre que certains articles obligatoires. De manière synthétique, ces articles ont pour thématique les PMR et l'accès aux billets, l'information et les plaintes des passagers. Ces articles ont une portée symbolique car ils concernent de manière générale le droit au transport et la non-discrimination. On peut noter

également que les articles concernant l'assistance et l'indemnisation en cas d'accident ainsi que les droits des passagers en cas d'annulation ou de retard n'ont pas été inclus dans le socle minimal. Les obligations financières les plus lourdes pour le transporteur sont donc délaissées au profit de la création d'obligation d'équipement et de formation des chauffeurs aux fins de pouvoir accueillir des PMR dans les autobus et autocars.

Si les services réguliers font l'objet de dérogations, les services occasionnels le sont également.

## B. Services occasionnels

Le principe général d'application du règlement ne concerne que les services réguliers de passagers. L'alinéa 3 est le seul à envisager le cas des services occasionnels.

*« En outre, à l'exception des articles 9 à 16, de l'article 17, paragraphe 3, et des chapitres IV, V et VI, le présent règlement s'applique aux passagers qui voyagent dans le cadre de services occasionnels lorsque la montée initiale ou la descente finale du passager a lieu sur le territoire d'un État membre. »*

Le principe est ici inversé : à l'exception de certains articles, tout le règlement est applicable aux services occasionnels. Alors que la technique consistait jusqu'à présent à définir un socle minimal applicable, on préfère en matière de services occasionnels retrancher certains articles.

On retranche des services occasionnels les articles liés aux PMR, aux droits des passagers en cas d'annulation et de retard, les règles générales liées à l'information et aux plaintes ainsi que les articles portant sur l'application et les organismes nationaux chargés de l'application du règlement.

Aucune limitation de durée n'est donnée concernant cette dérogation. Ainsi, les articles liés aux PMR et à la responsabilité du transporteur routier quant aux retards et annulations de voyage ne s'appliqueront jamais aux services occasionnels. Seule la responsabilité du transporteur liée aux accidents corporels suivra le régime édicté par le règlement (articles 7 et 8).

Bien que le règlement ne donne aucune explication s'agissant du choix des articles, les raisons d'un tel choix sont compréhensibles. Les services occasionnels concernent des trajets effectués sous l'impulsion d'un donneur d'ordre unique, pour un groupe de passagers déterminés. Ce donneur d'ordre peut donc traiter directement avec le transporteur afin d'adapter le voyage au besoin du groupe en question. On peut ainsi comprendre que les dispositions concernant les PMR soient écartées, car à moins d'un besoin spécifique, ce type de voyage présente des contraintes qui seront envisagées par les parties au contrat. Il en est de même des retards et annulation. On peut penser que les parties conviendront contractuellement des conditions qui s'appliqueront à elles dans une telle situation. De par sa spécificité, le transport occasionnel se voit donc appliquer le règlement à la marge.

## CONCLUSION

L'étude détaillée du champ d'application des règlements n°1371/2007 et n°181/2011 a permis de révéler leur application circonscrite. En effet, il n'y a que très peu de cas dans lesquels les règlements s'appliquent dans leur intégralité à compter de leur entrée en vigueur. Afin d'uniformiser les droits des passagers en douceur et de permettre aux transporteurs de s'adapter aux changements, le choix a été fait d'accorder des dérogations. Ces dérogations s'appliquent en fonction des types de transports : nationaux et internationaux pour le ferroviaire, services réguliers et occasionnels pour le routier. En outre, les limites de distance ou de secteur (urbains, suburbains, régionaux) permettent de circonscire l'application pleine et entière du règlement aux transports de moyenne et longue distance. Seuls des socles minimum d'articles s'appliquent à tous les trajets dès l'entrée en vigueur des règlements.

Cette application circonscrite des règlements dans le temps ou l'espace géographique, permet d'affirmer que les règlements connaissent aujourd'hui une application à minima qui n'entraîne que de petits changements pour les transporteurs. Ces derniers ont au maximum jusqu'en 2024 pour le ferroviaire et 2021 pour le routier pour se préparer à l'application pleine et entière du règlement et des obligations plus contraignantes qui les accompagnent.



		Règlement UE 1371/2007 ferroviaire	Règlement UE 181/2011 autobus et autocar
Entrée en vigueur		03-déc-09	01-mars-13
Champ d'application (art 2)	Général	Le règlement s'applique à tous les voyages et services ferroviaires assurés par une ou plusieurs EF qui ont obtenu une licence au titre de la directive 95/18/CE.	Passagers qui voyagent sur des services réguliers lorsque la montée ou la descente a lieu sur le territoire d'un EM et lorsque la distance à parcourir est + ou = à 250 Km/h
	Exceptions	1. Seuls les articles 9, 11,12,19, 20§1 et 26 s'appliquent dans toute l'UE à tous les services ferroviaires de voyageurs au 3 dec 2009.	1. Si <b>services réguliers +distance - de 250 Km/h</b> : application seule des art 4§2, 9, 10§1, 16§1 b. et §2, 17§1 et 2, 24, 28.
		2. Dérogation pour les <b>services intérieurs</b> : seul le socle minimal cité au 1. s'applique pendant 5 ans (renouvelable 2x).	2. Si <b>services occasionnels</b> et montée initiale ou descente finale a lieu dans un EM: on applique le règlement sauf les art 9 à 16, art 17§3+ chapitres IV, V et VI.
		3. Dérogation pour les <b>services urbains, suburbains et régionaux</b> (sans limitation de durée précisée): seul le socle minimal cité au 1. s'applique.	3. Dérogation pour les <b>services réguliers nationaux</b> : (4 ans renouvelable 1x): application seule des art 4§2, 9, 10§1, 16§1b. et §2, 17§1 et 2, 24, 28.

		<p>4. Dérogation à l'application du règlement pour 5 ans max (renouvelable) concernant des voyages dont une part importante du service est effectuée <b>en dehors de l'UE</b> (au moins un arrêt prévu dans une gare).</p>	<p>4. Dérogation à l'application du règlement pour 4 ans max (renouvelable 1x) concernant des services réguliers dont <b>une part importante est effectuée en dehors de l'UE.</b></p>
			<p>5. Ne s'applique pas pour les <b>voyages à forfait</b> si annulation pour motifs autres que l'annulation d'un service régulier.</p>

## CHAPITRE II LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE : UNE LONGUE EVOLUTION

« La population de citoyens à mobilité réduite est de quelque 45 millions soit environ 10 % de la population européenne. »<sup>35</sup>

Les règlements n°1371/2007 et n°181/2011 sont novateurs en ce qu'ils créent des droits pour les passagers. Mais ils créent surtout des droits importants pour une catégorie de passagers : les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées. Cette catégorie de passagers sera désignée ci-après sous le terme PMR, personnes à mobilité réduite.

Les PMR sont définies de manière identique dans les deux règlements :

« personne handicapée » ou « personne à mobilité réduite », toute personne dont la mobilité est réduite lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire), d'un retard mental ou d'une déficience intellectuelle, ou de toute autre cause de handicap, ou encore de l'âge, et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers des services mis à la disposition de l'ensemble des passagers. »

Les règlements consacrent des avancées importantes pour les PMR et donc par symétrie, ils créent à la charge des transporteurs routiers et ferroviaires des obligations importantes (Section 1).

Mais ces avancées sont le fruit d'une réflexion et d'actions mises en place depuis quelques années par la législation française. La SNCF s'est d'ailleurs illustrée en créant un service d'accès à la mobilité pour les PMR (Section 2).

### Section 1 Avancées consacrées par les règlements

Les deux règlements créent des obligations importantes pour les transporteurs routiers et ferroviaires. Ils consacrent un véritable droit au transport des PMR, assortis d'exceptions (I). Subsidiairement, un volet informatif et un volet indemnitaire sont également prévus (II).

#### **I. Un véritable droit au transport des PMR**

Ce droit au transport est affirmé dans les deux règlements. Il est néanmoins assorti d'exceptions dont les motivations sont variables (A). Ce droit au transport se concrétise par des obligations d'assistance et d'accessibilité (B).

---

<sup>35</sup> Communication de la Commission au Parlement UE et au Conseil *Renforcer les droits des passagers au sein de l'UE* Communication du 16.02.2005 COM 2005/46 citant la Communication « *Vers une Europe sans entraves pour les personnes handicapées* » COM (2000) 284 du 12.05.2000.

## A. Un droit au transport nuancé

Le principe réside dans un droit au transport des PMR sans discrimination ni refus toléré. Partant de ce principe, aucun supplément de prix ne peut être demandé à la PMR pour l'achat de son voyage. Ce droit est déclaré de manière identique, à l'article 9 du règlement n°181/2011 et à l'article 19 du règlement n°1371/2007.

Concernant le secteur ferroviaire, c'est une avancée textuelle, car les RU-CIV auxquels renvoie le règlement ne parlent en aucune manière des PMR. C'est donc le corps du règlement dans son chapitre V (articles 19 à 25) qui régit exclusivement le droit au transport des PMR. Le règlement parle d'un droit au transport. Le transporteur ne peut refuser d'accepter une PMR au transport ou de requérir son accompagnement sauf si cela est nécessaire pour garantir l'accès au transport (article 19§2).

Le règlement n°181/2011 traite des droits des PMR dans un chapitre III (articles 9 à 18). Après avoir consacré un droit au transport dans son article 9, le règlement est doté d'un article 10 qui pose de nombreuses « exceptions et conditions particulières ».

Le transporteur peut refuser le droit au transport de la PMR afin de respecter les exigences en matière de sécurité prévues par les législations applicables et les exigences des autorités compétentes (article 10§1 a.). D'autre part, le transporteur peut également refuser le transport lorsque la conception du véhicule ou des infrastructures rendent physiquement impossible le transport dans des conditions sûres et réalisables sur le plan opérationnel (article 10§1 b.).

Cette deuxième raison est critiquable. Autant le motif de sécurité de la personne invoquée est compréhensible, autant le motif opérationnel l'est difficilement. En créant cette exception, le professionnel pourra s'exonérer de sa responsabilité et ne pas mettre en conformité ses autobus et autocar de manière immédiate. Il pourra ainsi invoquer le défaut du véhicule ou un manque de personnel ou toute autre raison purement opérationnelle pour refuser l'accès au transport de la PMR. Cela ouvre une brèche quant au principe général du droit au transport.

Cependant, il est prévu qu'en cas de refus au transport, la PMR est informée des services de substitution acceptable par le transporteur (article 10§2). On met donc à la charge du transporteur de communiquer « un plan B » au voyageur refusé au transport par autobus ou autocar. L'intention, louable, semble difficile à mettre en place concrètement car le service de substitution proposé est aussi exploité par le transporteur. Rares sont les transporteurs de passagers qui ne sont pas spécialisés dans un seul domaine (route ou fer ou aérien...).

Une autre solution est envisageable en cas de refus du transporteur. La PMR peut demander à être accompagnée par une personne de son choix « capable de lui fournir l'assistance qu'elle requiert de telle sorte que les raisons visées au §1 ne soient plus applicables » (article 10§4). Le refus peut donc être contourné par une assistance. Le choix est laissé au passager, mais encore faut-il que cette personne soit assez qualifiée pour pallier l'insuffisance d'infrastructure ou les exigences de sécurité. Cela pose la question du statut de

l'accompagnant. Si une personne malvoyante ou âgée peut être aidée facilement par une personne de son entourage, des personnes handicapées plus lourdement ne pourront très probablement pas pallier le refus du transporteur en sollicitant une assistance. Néanmoins, il est ajouté que l'accompagnant sera transporté gratuitement et placé à côté de la PMR dans la mesure du possible.

Enfin, le refus du transporteur au voyage doit être communiqué à la PMR immédiatement, et sur demande de celle-ci, par écrit, dans un délai de 5 jours ouvrables à compter de sa demande (article 10§5).

Le droit au transport énoncé par les règlements se concrétise par des obligations d'assistance et d'accessibilité mises à la charge du transporteur.

### B. Obligations accrues d'assistance et d'accessibilité des PMR

Ces obligations créées et mises à la charge du transporteur sont présentes dans les deux règlements routier et ferroviaire.

Tout d'abord, une assistance est prévue dès l'arrivée de la PMR dans l'infrastructure de transport, gare et gare routière, ainsi qu'à bord du mode de transport, train et car.

Ce droit à une assistance est prévu à l'article 13 du règlement n°181/2011, complété par une annexe I qui liste les services à rendre à la PMR. Dans les gares routières et stations, il faut qu'il lui soit possible de se déplacer jusqu'à la zone d'embarquement, de charger des bagages, de se rendre jusqu'à son siège. À bord du car, il faut qu'il lui soit possible de monter et descendre lors des pauses pendant un voyage si du personnel autre que le chauffeur est présent à bord. Cela nécessite une adaptation du transporteur, de ses infrastructures existantes et du personnel supplémentaire à disposition.

Concernant le transport ferroviaire, le droit à assistance est prévu aux articles 22 et 23 du règlement n°1371/2007. L'assistance est fournie gratuitement dans les gares dotées de personnel, que la gare soit celle de départ, d'arrivée ou de correspondance. Dans le cas où la gare n'est pas dotée de personnel, le transporteur doit communiquer à la PMR les gares dotées de personnel les plus proches et l'assistance directement à disposition des PMR (article 22§3). L'entreprise ferroviaire doit également fournir une assistance à bord du train, ainsi que lors de l'embarquement et du débarquement. L'assistance se caractérise par les efforts faits pour permettre à une PMR de bénéficier des mêmes services que les autres voyageurs si sa mobilité est tellement réduite que cet accès ne peut avoir lieu de façon autonome et sûre.

Deux choses sont à préciser sur cette assistance à bord du train. Premièrement, c'est une obligation de moyen qui est mise à la charge du transporteur. En effet l'assistance à bord s'entend des efforts faits « dans la mesure du raisonnable » par l'entreprise ferroviaire. Deuxièmement, on peut l'illustrer en donnant l'exemple de la restauration. Dans les TGV, une voiture bar est présente en milieu de train pour permettre aux voyageurs de se restaurer.

Imaginons que la PMR ne peut se déplacer jusqu'à celle-ci : le transporteur pourrait envisager un service spécifique de restauration à la place, sans supplément de prix, pour combler cette absence de mobilité de la PMR.

L'obligation d'assistance est fournie de manière gratuite par les transporteurs mais non sans conditions. En effet, le transporteur n'est tenu à cette obligation d'assistance qu'à la condition qu'il se soit vu notifier ce besoin d'assistance, au moins 48 heures à l'avance pour le transport ferroviaire et 36 heures à l'avance pour le transport routier. Le gestionnaire des gares, le voyageur, le vendeur de billet ou l'entreprise ferroviaire doivent donc être informés de ce besoin. On peut penser logiquement que c'est au passager de demander cette assistance lors de l'achat de son billet. Le transporteur n'a donc pas de démarches positives à effectuer auprès du passager. Il doit recevoir une notification et agir en conséquence. Cette obligation d'assistance est donc une obligation de résultat, qui se transforme en simple obligation de moyen si la notification de ce besoin d'assistance n'a pas été faite par le passager (« dans la mesure du raisonnable » article 24 c.).

L'heure à laquelle la PMR doit se présenter pour l'embarquement conditionne également son assistance<sup>36</sup>. Elle doit se présenter à l'endroit et heure indiquée par le transporteur. Si une heure est fixée, elle ne doit pas excéder 60 minutes avant l'heure prévue de départ du train ou d'heure d'embarquement. Si aucune heure n'a été fixée, la PMR doit se présenter au moins 30 minutes avant l'heure prévue de départ ou d'embarquement.

L'obligation d'assistance est doublée d'une obligation d'accessibilité. Elle est prévue à l'article 21 du règlement ferroviaire et à l'article 11 du règlement routier.

Les entreprises ferroviaires doivent assurer l'accès des gares, des quais et du matériel roulant aux handicapés selon le respect des normes STI<sup>37</sup> en vigueur. S'il n'y a pas de personnel d'accompagnement à bord ou dans la gare, les entreprises ferroviaires et les GI s'efforcent dans la mesure du raisonnable de permettre l'accès au transport ferroviaire des PMR<sup>38</sup>.

Les articles 11 et 12 du règlement n°181/2011 prévoient une obligation accrue d'information du passager quant à l'accessibilité des infrastructures et des stations. Par exemple, une liste des stations d'autobus et d'autocars est diffusée sur internet par la Commission Européenne après communication de ces informations par les États membres.

En règle générale, le transporteur doit communiquer les informations d'accessibilité et d'assistance au passager concernant son voyage. Mais le passager doit faire une démarche

---

<sup>36</sup> Règlement routier n°181/2011, Article 14 et règlement ferroviaire n°1371/2007, article 24.

<sup>37</sup> STI ou « Spécifications techniques d'interopérabilité », prévues par la directive 2001/16/CE

<sup>38</sup> Règlement ferroviaire n°1371/2007, Article 21§2

positive pour obtenir ces informations sur un support matériel, c'est-à-dire écrit papier ou électronique<sup>39</sup>.

Les règlements créent donc un véritable droit au transport pour les PMR, qui se concrétise par des obligations d'accessibilité et d'assistance mises à la charge du transporteur. Ces obligations principales, se doublent d'obligations accessoires liées à l'information ou à l'indemnisation en cas d'équipement endommagé.

## **II. Information et indemnisation des PMR**

Les règlements créent des droits nouveaux pour les PMR et donc des obligations à la charge des transporteurs dont une obligation d'information plutôt fournie (A). Une obligation d'indemnisation spécifique et novatrice est également créée (B).

### A. Une obligation d'information fournie

L'obligation d'information du professionnel vis-à-vis du consommateur s'est considérablement accrue ces dernières années, se transformant même dans certaines matières en véritable devoir de conseil.

Le transport n'a pas échappé à cette tendance concernant les passagers de manière générale. À ce titre, les règlements créent aussi au profit des PMR des obligations d'information assez fournies.

Concernant le transport ferroviaire, trois obligations d'information peuvent être relevées.

Tout d'abord, le transporteur doit informer la PMR sur l'accessibilité, les équipements à bord et les conditions d'accès au moyen de transport sur demande de la personne à mobilité réduite. L'article 20§1 précise que cette information est donnée sur demande de la personne.

Ensuite, une autre obligation d'information réside dans le refus au transport décrété par le transporteur. Là encore, le transporteur en communique les raisons par écrit, sur demande de la PMR concernée dans un délai de 5 jours ouvrables<sup>40</sup>.

Enfin, une dernière obligation d'information est mise à la charge des transporteurs s'agissant des gares non dotées de personnels. Le transporteur doit informer la PMR de la gare dotée de personnel qui est la plus proche par voie d'affichage<sup>41</sup>.

À l'exception de cette dernière information qui doit être affichée en gare de manière aisément accessible, les deux premières ne sont fournies que sur demande de la PMR. On peut donc remarquer que si les obligations d'informations sont nombreuses concernant les PMR, cela ne

---

<sup>39</sup> Règlement n°181/2011, Article 11§4 et 5

<sup>40</sup> Règlement n°1371/2007, article 20§2

<sup>41</sup> Règlement n°1371/2007, article 22§3

met pas à la charge du transporteur de lourdes obligations car le transporteur ne fournit l'information que suite à une démarche positive de la personne concernée. Le renforcement de l'obligation d'information du transporteur au sujet des PMR est donc léger.

Concernant le transport routier, l'article 11 du règlement 181/2011 met à la charge du transporteur une obligation d'information sur les conditions d'accès aux moyens de transport. Elles sont communiquées directement dans les stations, ou sur internet, dans des formats accessibles sur demande et dans les langues dans lesquelles sont fournies les obligations générales aux passagers. L'alinéa 3 précise que les voyagistes mettent à disposition ces conditions d'accès lorsqu'ils commercialisent le voyage. Le paragraphe 4 précise que ces informations sur les conditions d'accès sont communiquées sous une forme matérielle à la demande du passager.

L'article 11§5 précise enfin que le transporteur doit veiller à ce que toutes les informations générales pertinentes concernant le voyage et les conditions de transport soient mises à disposition dans des formats appropriés et accessibles. Les informations sont communiquées au moyen d'un support matériel à la demande du passager.

L'article 12 précise que les États membres doivent produire une liste des stations d'autobus et autocar dans lesquelles une assistance est fournie. Cette liste diffusée sur internet, n'est pas à la charge des transporteurs mais des États membres, qui en font le relais auprès de la Commission Européenne.

L'article 14§5 dispose que l'entité gestionnaire de la station indique l'endroit où la PMR peut annoncer son arrivée afin d'être prise en charge par une assistance. *« Cet endroit est clairement signalé et fournit, dans des formats accessibles, des informations de base sur la station et l'assistance offerte. »*

Là encore, les informations portent sur l'accessibilité, l'assistance ainsi que de manière générale sur le voyage. Bien que les obligations d'information soient mises à la charge du transporteur, le voyageur doit bien souvent faire une démarche positive pour obtenir cette information sur un support matériel.

Pour finir, on peut signaler que l'article 15 prévoit une obligation d'information plutôt originale car elle concerne la transmission d'information au transporteur par l'agent de voyage ou le voyagiste qui recevrait une demande d'assistance par la PMR.

L'obligation d'information mise à la charge du transporteur est donc fournie et spécifique aux PMR, bien qu'une démarche positive de leur part soit souvent requise pour obtenir l'information. L'obligation est donc partagée et équilibrée entre les deux parties au contrat de transport. Les règlements ont en outre mis à la charge du transporteur une obligation d'indemnisation pour le moins spécifique.



## B. Une obligation d'indemnisation spécifique

C'est une obligation spécifique car propre aux personnes à mobilité réduite. C'est aussi une obligation novatrice, car on ne retrouve pas d'obligation comparable et à un tel niveau d'exigence avant la mise en place des deux règlements.

Il s'agit d'une obligation d'indemnisation relative à l'équipement de mobilité, fauteuils roulants, ou autre équipement spécifique. Si le transporteur a causé la perte ou la détérioration de ceux-ci, il est responsable. Pour le transporteur ferroviaire, une indemnisation sera due sans limite financière<sup>42</sup>. Pour le transporteur routier, une indemnisation sera due, équivalente au coût de remplacement ou de réparation du matériel endommagé ou perdu. Il est ajouté, en outre, que le transporteur fait tout son possible pour mettre un équipement de remplacement similaire à disposition de la PMR à titre temporaire<sup>43</sup>. Cette dernière disposition ne se retrouve pas dans le règlement 1371/2007.

On peut noter qu'aucun plafond n'est prévu par les règlements. On a donc une indemnisation complète du préjudice subi. Le règlement routier va plus loin que le ferroviaire en proposant le prêt d'un matériel de substitution à titre temporaire.

De manière générale, le règlement routier est plus complet sur la question des PMR. Il prévoit, par exemple, une obligation de formation du personnel routier alors que cette disposition ne se retrouve pas en ferroviaire.

Néanmoins, ces dispositions traduisent la volonté d'uniformiser l'accès aux transports des PMR au sein de l'UE. La France est peut-être plus en avance sur ce sujet que d'autres pays européens et à ce titre, le règlement routier prévoit que l'État peut prendre une dérogation pour les services réguliers nationaux à condition que le niveau de protection des PMR garanti par la législation nationale soit le même que celui garanti par le règlement<sup>44</sup>. Le but est donc d'uniformiser les législations des États membres sur le sujet et de les mettre toutes à un niveau de protection comparable. La législation française avait déjà concrétisé des avancées en la matière. En outre, l'entreprise ferroviaire SNCF a mis en place depuis plusieurs années un dispositif d'aide aux PMR.

### **Section 2 Législation applicable et actions concrètes existantes**

Il est indéniable que les deux règlements créent de nombreuses avancées concernant les droits des PMR. Mais ces avancées ne sont pas totalement novatrices. En effet, la législation française contient en son sein des dispositions visant un droit au transport sans discrimination depuis plusieurs années (I). En outre, certaines actions concrètes ont été organisées afin de

---

<sup>42</sup> Règlement n°1371/2007, article 25

<sup>43</sup> Règlement n°181/2011, article 17

<sup>44</sup> Règlement n°181/2011, article 18

permettre aux PMR de voyager normalement. Celles développées par la SNCF seront détaillées tout particulièrement (II).

## **I. Législation applicable**

Avant d'expliciter la législation applicable au sujet du droit au transport des PMR issue du Code des transports (B), il convient de rappeler sa mise en place (A).

### A. Mise en place de cette législation

Le Code des transports contient dans ses articles L1112-1 à L1112-10 des dispositions concernant l'accès des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite aux services de transport. Ce chapitre 2 est situé au tout début du Code dans un livre 1<sup>er</sup> intitulé « *Le droit au transport* ».

Avant de détailler ces dispositions, il faut rappeler que le code des transports a fait l'objet d'une codification à droit constant. De ce fait, les articles L1112-1 à 1112-10 ne sont que la traduction d'une loi déjà existante.

Il s'agit de l'article 45 de la loi du 11 février 2005<sup>45</sup> qui prévoit l'aménagement de la chaîne de déplacement pour les PMR et exige une adaptabilité des infrastructures existantes à l'horizon 2015.

En parallèle, un décret a été pris. Il s'agit du décret n°2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs.

Le fait d'aménager les infrastructures de transport découle d'une volonté des pouvoirs publics concrétisée en 2005 par la loi n°2005-102. Cette volonté des instances nationales montre une évolution bien antérieure aux améliorations concédées par les règlements n°181/2011 et n°1371/2007. Les règlements, bien qu'apportant des avancées, ne créent que peu d'obligations nouvelles pour les transporteurs, ceux-ci devant déjà se mettre en conformité depuis la loi du 11 février 2005 et le décret du 9 février 2006.

Une fois rappelée cette législation applicable dès 2005, il convient d'expliciter les dispositions prévues dans le code des transports.

### B. Législation prévue dans le Code des transports

L'article L1112-1 du Code des transports prévoit que tous les services de transport collectifs sont rendus accessibles aux PMR avant le 13 février 2015.

---

<sup>45</sup> Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

L'article L1112-3 dispose que *« le matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux est accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. »*

En cas d'impossibilité technique de la mise en accessibilité des réseaux existants, des moyens de transport adaptés sont mis à la disposition des PMR. *« L'autorité organisatrice de transport compétente dispose d'un délai de trois ans pour organiser et financer ces moyens de transport »*<sup>46</sup>. Néanmoins, le coût de ce transport de substitution ne doit pas être supérieur au prix du transport public existant.

Ces articles concernent les services de transport collectif, sans préjudice des dispositions applicables au transport aérien intérieur. Le chemin de fer, l'autobus et l'autocar se voient donc appliquer ces dispositions.

En effet, le décret du 9 février 2006<sup>47</sup> précise le matériel roulant mentionné dans l'article 45 de la loi du 11 février 2005 codifiée.

*« Constituent le matériel roulant mentionné au II de l'article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 susvisée :*

*a) Les véhicules routiers acquis à l'occasion de la création ou de l'extension de services publics de transports urbains ou non urbains de voyageurs, réguliers ou à la demande, ou du renouvellement du parc utilisé pour ces services, qu'il s'agisse d'autobus, d'autocars ou de tous autres véhicules automobiles ;*

*b) Les rames des systèmes ferroviaires et de transports publics guidés acquis en vue de leur mise en exploitation commerciale en application des dispositions de l'article 13-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 susvisée ou faisant l'objet d'une modification substantielle au sens de ces mêmes dispositions. »*

En outre, le décret prévoit dans son article 2 que *« La conception et les équipements du matériel roulant doivent permettre aux personnes en situation de handicap et aux personnes à mobilité réduite :*

*1. D'effectuer les opérations de montée et de descente des véhicules routiers et des rames et d'installation à bord ;*

*2. De bénéficier de tous les services offerts à l'intérieur du véhicule ou de la rame, sauf cas d'impossibilité technique avérée qui donneront lieu à la mise en place de mesures de substitution ;*

---

<sup>46</sup> Article L1112-4 du Code des transports

<sup>47</sup> Dispositions codifiées depuis le 22 mai 2014 dans la partie réglementaire du Code des Transports aux articles D1112-1 à D1112-7.

*3. De se localiser, de s'orienter et de bénéficier en toute circonstance de l'information nécessaire à l'accomplissement du voyage. »*

Il est certain que ces articles ne concernent que l'accès aux infrastructures de transport et la mise en conformité du matériel existant, mais ils mettent en place de vraies obligations pour le transporteur. Bien que les dispositions prévues par les règlements aillent plus loin et soient plus précises, le principe directeur du droit au transport sans discrimination et de l'accessibilité aux PMR qui en découle sont inscrits dans notre ordre juridique interne depuis 2005, et figurent dans le Code des transports depuis 2010.

La législation française avait donc déjà créé des obligations à la charge du transporteur vis-à-vis des PMR. Les transporteurs eux-mêmes se sont conformés à ces évolutions en mettant en place des services d'assistance, bien avant la création des règlements.

## **II. Actions concrètes existantes**

Certaines entreprises de transport n'ont pas attendu l'adoption des règlements européens pour mettre en place des mesures concrètes d'aide au voyage pour les PMR.

C'est le cas de la SNCF.

En 2003, pour la clôture de l'Année européenne des personnes handicapées, le Président de la SNCF, Louis Gallois, avait signé deux documents majeurs : une convention de partenariat relative au développement de l'accessibilité des transports ferroviaires aux personnes handicapées, à mobilité réduite et aux personnes âgées en perte d'autonomie, et la charte nationale de l'accessibilité. En 2006, la SNCF et les associations nationales représentatives ont institutionnalisé les relations dans un cadre précis, le Conseil Consultatif des Personnes Handicapées et à Mobilité Réduite. C'est le protocole d'accord, signé le 16 février 2006, qui a permis la mise en place d'une structure permanente d'information et de concertation.<sup>48</sup>

D'autre part, la SNCF propose depuis mars 2007 le service « Accès Plus ». Avant de préciser le déroulement concret de cette assistance, il convient d'identifier son cadre d'application (A). D'autres initiatives ont été prises dans le cadre du service de transport routier « IDBUS » ainsi qu'en Europe, chez d'autres entreprises ferroviaires (B).

### A. Cadre d'application du service « Accès Plus »

Accès Plus est un service SNCF dont bénéficient les personnes titulaires d'une carte d'invalidité (80 % d'invalidité et plus), les personnes titulaires d'une carte « réformé/pensionné de guerre » ainsi que les clients utilisateurs d'un fauteuil roulant dans leur vie quotidienne et qui arrivent en gare avec leur fauteuil.

---

<sup>48</sup> Source Bilan Accessibilité SNCF 2004-2011, téléchargeable en version PDF à l'adresse <http://www.accessibilite.sncf.com/brochures-a-telecharger/article/le-bilan-accessibilite-sncf-2004>

Comment le service se met-il en place concrètement ? Lors de la réservation du billet, le voyageur ou le transporteur conseille le voyageur sur le service. Le voyageur doit prendre contact au moins 48 heures avant le départ avec le centre de service Accès Plus, par téléphone, fax, e-mail, internet. Le conseiller du centre informe le passager sur les équipements d'accessibilité des gares et des trains empruntés durant le voyage, les modalités de réservation et de réalisation de la prestation d'accueil et d'accompagnement d'Accès Plus.

Une fois la réservation du billet et la prise de contact avec le service « Accès plus » effectuées, des informations sont demandées afin de préparer au mieux le voyage.

Le jour du voyage, le passager doit se rendre 30 minutes avant le départ du train au point de rendez-vous fixé à l'avance, muni de son titre de transport. Un agent conduit alors la personne jusqu'au train et l'installe à sa place. À bord du train, le contrôleur, prévenu de la présence du passager, veille au bon déroulement du voyage. A l'arrivée un agent aide la personne à descendre du train et la conduit à la sortie ou à un point de rendez-vous fixé dans la gare. En cas de correspondance, l'agent aide la personne à descendre du train, l'amène en salle d'attente pour patienter, puis l'accompagne à bord du train suivant.

La SNCF est responsable de la bonne réalisation du service. Traditionnellement, elle a une obligation de résultat lorsque le service a été réservé ; celle-ci se transforme en obligation de moyen lorsque le service n'a pas été réservé dans les 48h à l'avance.

Ce service, gratuit, est un franc succès : « *Aujourd'hui, plus de 600 000 accueils et accompagnements de personnes en situation de handicap sont effectués par an dans près de 400 gares.* »<sup>49</sup>

## B. D'autres initiatives liées à l'accessibilité des PMR

En Espagne, l'entreprise ferroviaire historique, la RENFE a également mis en place un service similaire à « Accès Plus » dénommé « ATENDO ».

Le service ATENDO s'occupe des passagers ayant une déficience et, ou à mobilité réduite. Il s'agit d'un service personnalisé qui informe les passagers sur les installations ferroviaires, les accueille aux gares et les aide à embarquer et à débarquer des trains.

Le service est réservé lors de l'achat du billet mais aussi immédiatement avant de voyager si le passager se présente au point d'accueil de la station au moins 30 minutes avant le départ.

ATENDO a également élaboré un manuel pour expliquer au personnel d'assistance comment ils devraient assister les passagers à mobilité réduite.

---

<sup>49</sup> Source <http://www.accessibilite.sncf.com/la-demarche-d-accessibilite/politique-d-accessibilite/>  
Pour plus d'informations sur la politique d'accessibilité de la SNCF, le Bilan d'accessibilité 2004-2011 est très complet et permet une approche approfondie de la question.

ATENDO fournit aussi une assistance aux passagers qui font des voyages entre l'Espagne et la France en train, en accord avec les chemins de fer Français SNCF.

Le service est presque identique au service Accès Plus de la SNCF. Il a été mis en place en juillet 2007. Depuis, 1 163 944 passagers ont reçu une assistance.<sup>50</sup>

Outre ces exemples ferroviaires, la compagnie de transport routier IDBUS s'est aussi engagée dans la voie de l'accessibilité pour les PMR.

Le site internet d'IDBUS précise que « *Les iDBUS sont équipés pour accueillir un passager en fauteuil roulant. Ils disposent d'une porte d'accès spécifique et d'un élévateur. Les sièges voisins de votre place réservée glissent pour dégager suffisamment d'espace pour votre fauteuil et vous garantir des conditions de confort et de sécurité optimales. Votre personnel d'accueil en gare et votre capitaine iDBUS se tiennent à votre disposition, dès la montée à bord.*

*iDBUS veille également à offrir un service adapté aux personnes à mobilité réduite. Nos bus sont équipés d'une rampe d'accès et d'une rangée de sièges spécifiques. ».*

Le site invite le passager à mentionner son besoin d'accompagnement lors de la réservation du voyage. Ainsi le service client contacté par le passager prévoit un rendez-vous le jour du voyage et la personne à mobilité réduite est alors prise en charge jusqu'à la sortie de la gare de destination.<sup>51</sup>

## CONCLUSION

Les deux règlements n°181/2011 et n°1371/2007 constituent d'indéniables avancées dans le droit au transport et l'accessibilité des transports aux PMR. Cependant, l'évolution de ce droit au transport et à l'accessibilité est une évolution de longue date. Comme nous l'avons décrit, en France, c'est une loi du 11 février 2005 qui a relancé cette initiative. Mais bien avant cette date, une réflexion avait été engagée par les instances publiques et les transporteurs. Ainsi des actions concrètes ont été mises en place bien avant l'adoption des règlements UE, tels les services « Accès Plus » et « ATENDO ». Les dispositions applicables aux personnes à mobilité réduite ont été renforcées par les règlements mais elles existaient déjà avant leur mise en place. Ainsi, l'adoption des textes n'est en rien révolutionnaire et ne mettra pas à la charge des transporteurs français beaucoup plus d'obligations qu'ils n'avaient déjà à leur charge. La loi française et notamment la loi de 2005 aujourd'hui codifiée dans le Code des transports leur imposait déjà une mise en conformité du matériel de manière progressive.

Cette évolution de longue date concernant le droit au transport des PMR montre que les dispositions des règlements n°181/2011 et n°1371/2007 ne s'appliquent qu'à minima en

---

<sup>50</sup>Source Brochure produite par le CER et CIT en octobre 2012 « Implementation of the Regulation on Rail Passengers' Rights (EC) No 1371/2007: the Rail Sector's Report''

<sup>51</sup> Source <http://fr.idbus.com/fr/personnes-à-mobilité-réduite>

France. Cette application à minima ne crée donc qu'un renforcement sensible des obligations accessoires du transporteur.

Si le champ d'application des règlements est circonscrit et que le droit au transport des PMR n'est que la traduction d'une lente évolution législative, les obligations créées par les règlements quant à l'interruption du voyage sont beaucoup plus importantes.

PMR		Règlement UE 1371/2007 ferroviaire	Règlement UE 181/2011 autobus et autocar
	droit au transport	<b>art 19§1:</b> droit au transport sans discrimination ni coût supplémentaire; aucun refus n'est toléré.	<b>art 9:</b> aucun refus n'est toléré ni aucun supplément de prix.
	exceptions	<b>Art 19§2 :</b> on peut refuser une personne au voyage ou requérir qu'elle soit accompagnée si c'est strictement nécessaire pour satisfaire les règles d'accès du §1.	<b>art 10:</b> le transporteur peut refuser le voyage pour des raisons de sécurité ou si cela est matériellement impossible (conception du véhicule ou infrastructures).
	assistance	Une assistance est prévue dans les gares ( <b>art 22</b> ) et à bord du train ( <b>art 23</b> )	Une assistance est prévue dans les stations et à bord du car ( <b>art 13</b> )
	conditions de l'assistance	<b>art 24:</b> le voyageur doit notifier son besoin d'assistance 48 h à l'avance	<b>art 14:</b> le voyageur doit notifier son besoin d'assistance 36 h à l'avance
	accessibilité	<b>art 21 :</b> les EF et GI veillent à assurer l'accès des gares et matériels aux PMR.	<b>art 11 :</b> Des conditions d'accès non discriminatoires doivent être établies. Elles sont portées à la connaissance du public.
	informations	<b>art 20 :</b> sur demande, il est fourni des informations sur l'accessibilité, conditions d'accès du matériel et équipements à bord. En cas de refus au voyage : raisons par écrit dans les 5 jours ouvrables, sur demande.	<b>art 11 :</b> les PMR sont informées des conditions d'accessibilité (sous forme matérielle, à la demande du passager).



indemnisation équipement endommagé	<b>art 25</b> : si l'EF est responsable, indemnisation prévue sans limites financières.	<b>art 17</b> : si le transporteur est responsable il indemnise au coût de remplacement ou de réparation de l'équipement. Possibilité de prêt temporaire d'un équipement.	
	formation du personnel		<b>art 16</b> : les transporteurs fixent des procédures de formation au handicap à destination de leurs personnels et chauffeurs.

## **TITRE II UN RENFORCEMENT DES OBLIGATIONS EN CAS D'INTERRUPTION DU VOYAGE**

Les règlements n° 181/2011 et n°1371/2007 créent de nouveaux droits pour les voyageurs en cas d'interruption du voyage. Ces nouvelles dispositions renforcent les droits des passagers et symétriquement, alourdissent les obligations mises à la charge du transporteur.

Elles concernent l'interruption du voyage, c'est-à-dire les retards, annulations et correspondances manquées.

Les règlements mettent l'accent sur ces thématiques afin de renforcer les droits des voyageurs (Chapitre 1). Outre les droits accordés aux voyageurs, l'information de ceux-ci tout au long du voyage est indispensable et rendue obligatoire par les règlements (Chapitre 2).

### **CHAPITRE I RETARD, ANNULATION ET CORRESPONDANCES MANQUEES : THEMES PRIVILEGIÉS**

L'interruption du voyage et les droits en découlant sont les principaux apports des règlements n°181/2001 et n°1371/2007. On souhaite garantir au voyageur une indemnisation, une assistance, une information quoi qu'il se passe. Le voyageur doit être pris en charge par le transporteur. Une fois le voyage commencé, le transporteur doit tout faire pour amener le voyageur à destination ou à défaut trouver une solution de substitution pour exécuter la prestation promise par équivalent.

Comme le précise le Préambule du règlement n°1371/2007, le renforcement des droits en matière d'indemnisation et d'assistance en cas d'interruption du voyage « *devrait aboutir à un accroissement des incitations en faveur du marché des services ferroviaires de transport de voyageurs, au bénéfice des voyageurs* » (Considérant 13).

Le voyageur est un consommateur et une partie faible au contrat de transport. Ainsi il convient de renforcer ses droits en matière d'interruption du voyage pour l'inciter à prendre plus souvent le train ou le car.

« *Il convient de réduire les désagréments auxquels sont confrontés les passagers en cas d'annulation ou de retard important de leur voyage* ». <sup>52</sup>

Concernant le transport ferroviaire, l'interruption du voyage (retard, annulation, correspondance manqué) est envisagée dans le Chapitre IV du Règlement n° 1371/2007,

---

<sup>52</sup>Règlement n°181/2011, Préambule Considérant 16

c'est-à-dire aux articles 15 à 18. La particularité du règlement ferroviaire est d'effectuer sans cesse des renvois à son annexe I, composée de la quasi-totalité du texte des RU-CIV.

Sur cette thématique de l'interruption du voyage, l'article 15 dispose « *Sous réserve des dispositions du présent chapitre, la responsabilité des entreprises ferroviaires en ce qui concerne les retards, les correspondances manquées et les annulations est régie par le titre IV, chapitre II, de l'annexe I.* »

Le chapitre II du titre IV de l'annexe I est composé d'un article unique : l'article 32 « *Responsabilité en cas de suppression, de retard ou de correspondance manquée* ».

La difficulté sera donc de combiner l'article 32 des RU-CIV aux articles 15 à 18 du règlement afin d'en dégager clairement la responsabilité encourue par le transporteur en cas d'interruption du voyage.

Concernant le transport routier, le droit des passagers en cas d'annulation et de retard est prévu dans un chapitre IV, articles 19 à 23 du règlement n° 181/2011.

On peut distinguer les obligations du transporteur selon qu'elles sont financières ou matérielles.

En cas d'annulation, de retard ou de correspondances manquées, le transporteur peut être tenu d'indemniser et/ou de rembourser le passager (section 1). D'autre part, il doit porter assistance au passager et le réacheminer ou l'aider à la continuation de son voyage (section 2).

### **Section 1 Obligations financières : Remboursement et Indemnisation**

Les deux règlements prévoient une indemnisation et/ou un remboursement du passager en cas d'annulation, retard ou correspondance manquée. Il convient d'examiner la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur en ce domaine (I). Par la suite, il faudra examiner la nature de cette indemnisation, qui est choisie par le passager (II).

#### **I. Mise en œuvre de la responsabilité du transporteur**

Le transporteur doit être responsable du fait d'un retard, d'une annulation ou d'une correspondance manquée pour être amené à indemniser ou à rembourser le passager. L'annulation est définie uniquement dans le règlement n°181/2011 comme « *la non-exécution d'un service régulier précédemment planifié* ». La correspondance manquée n'est que la résultante du retard du premier trajet effectué. En somme, c'est le thème du retard qui peut prêter le plus à discussion et qui est le plus difficile à interpréter. On pourrait même dire qu'il y a une conception européenne du retard (A). Cette responsabilité du transporteur n'est pas sans limites. Exonérations et nature du préjudice indemnisable permettent au transporteur de limiter sa responsabilité (B).

## A. Conception Européenne du retard

Premièrement, la conception du retard est différente dans les deux règlements.

Dans le règlement ferroviaire, c'est le retard à l'arrivée qui est pris en compte : « *la différence de temps entre l'heure à laquelle le voyageur devait arriver d'après l'horaire publié et l'heure de son arrivée réelle ou prévue* »<sup>53</sup>. Dans le règlement routier, on prend en compte le retard au départ : « *la différence de temps entre l'heure à laquelle le service régulier devait partir d'après l'horaire publié et l'heure de son départ réel* ». Cette différence peut certainement s'expliquer par l'aléa de la circulation routière, qui n'existe pas en transport ferroviaire.

On retrouve cette même différence dans les temps de parcours qui ouvrent droit à indemnisation. Dans le transport routier, c'est un retard de 120 minutes (article 19) qui ouvre droit à indemnisation alors qu'en transport ferroviaire le retard est décompté à partir de 60 minutes (article 16).

Deuxièmement, l'indemnisation du retard est différente en France et en UE. En France, notre conception du retard est assez mesurée, alors que l'indemnisation du retard est prise très au sérieux par les instances européennes, et il doit être indemnisé quelles que soient les circonstances.

Cette conception s'illustre par l'arrêt de la CJUE en date du 26 septembre 2013 relatif à l'affaire ÖBB<sup>54</sup>. La Cour a décidé que les entreprises ferroviaires ne pouvaient pas s'exonérer de leur obligation de verser des indemnités de retard en cas de force majeure.

La Cour fonde sa décision en interprétant de façon très littérale l'article 17 du Règlement n°1371/2007. L'article prévoit les indemnités dues au voyageur en pourcentage du prix du billet en fonction des minutes de retard, sans faire mention de la force majeure. La Cour fait fi de la force majeure en soulevant que la référence à la force majeure a été biffée lors de la deuxième lecture de la proposition de règlement par le législateur européen.

Cependant, la Cour semble oublier que l'article 15 du règlement renvoie à l'article 32 des RU-CIV en annexe, qui lui prévoit les cas d'exonération du transporteur en cas de retard, dont la force majeure. En outre, la Commission européenne ne semble pas voir les choses de la même façon puisque dans un rapport sur l'application du règlement n°1371/2007 rendu le 14 août 2013<sup>55</sup>, elle précise vouloir réviser le règlement sur ce point afin de clarifier le fait que les transporteurs ont bien le droit d'invoquer la force majeure.

---

<sup>53</sup> Règlement n°1371/2007, Article 3 « Définitions »

<sup>54</sup> Arrêt de la CJUE en date du 26 septembre 2013 relatif à l'affaire ÖBB-Personenverkehr AG (C-509/11)

<sup>55</sup> Rapport de la Commission Européenne sur le règlement n° 371/2007 rendu le 14 août 2013 (COM 2013/587)

Quel lien faire entre le règlement et les RU-CIV et comment justifier la décision de la CJUE ? La Cour a précisé que la finalité du règlement et des RU-CIV est différente. Si le règlement vise à garantir des compensations à caractère forfaitaire et standardisé, les RU-CIV impliquent une évaluation individualisée du préjudice subi. Elle a par ce biais justifié le fait de ne pas appliquer les causes d'exonération des RU-CIV au règlement.

Cette justification semble bancale lorsque l'on sait que le préambule du règlement dispose que « *le renforcement des droits des voyageurs ferroviaires devrait reposer sur le système de droit international existant à ce sujet qui figure à l'appendice A de la COTIF* »<sup>56</sup> ou encore que « *Il est souhaitable que le présent règlement crée un système d'indemnisation pour les voyageurs en cas de retard, qui soit lié à la responsabilité de l'entreprise ferroviaire, sur la même base que le système international prévu par la COTIF et en particulier son appendice CIV relatif aux droits des voyageurs* ». <sup>57</sup>

*« Pour les entreprises ferroviaires, l'arrêt ÖBB signifie que les voyageurs ont droit à des indemnités dès qu'un service de transport ferroviaire, soumis au PRR, cause un retard qui entraîne, pour ces voyageurs, un retard de plus de 60 minutes à la destination finale indiquée sur le titre de transport. »*<sup>58</sup>

L'arrêt montre que la CJUE a une conception du retard très spécifique. Le retard semble alors indemnisable en toutes circonstances. Mais la responsabilité du transporteur reste limitée par les textes et par la nature du préjudice indemnisable retenue par la Cour de cassation française.

## B. Limites de la responsabilité du transporteur

Depuis l'arrêt ÖBB, le retard est indemnisable même en cas de force majeure. Malgré tout, des causes d'exonérations, prévues par les textes, viennent limiter la responsabilité du transporteur.

Concernant le transport ferroviaire, l'article 15 du règlement renvoie à l'article 32 des RU-CIV. Ce dernier prévoit, dans son paragraphe 2, les causes d'exonérations classiques dont peut se prévaloir le transporteur en cas de retard, annulation ou correspondance manquées :

*« a) des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire 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 pas obvier;*

*b) une faute du voyageur;*

---

<sup>56</sup> Considérant 6 du Préambule du règlement n°1371/2007

<sup>57</sup> Considérant 14 du Préambule du règlement n°1371/2007

<sup>58</sup> Article I. Oberson, « Arrêt ÖBB : les transporteurs sont responsables même en cas de force majeure », du CIT-Info 5/2013, p.5

*c) le comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté. »*

La possibilité d'évoquer ces causes d'exonération sont au cœur d'un débat. Leur évocation n'a pas été retenue dans l'arrêt ÖBB alors même que l'on se trouvait dans un cas de force majeure. Cependant, la Commission dans son rapport rendu le 14 août 2013 avait tranché dans le sens inverse :

*«Le règlement n'est pas tout à fait clair quant à la possibilité, pour les transporteurs, d'être exemptés de l'obligation d'indemnisation (mais pas des autres obligations, telle que celle relative à l'assistance) en cas de force majeure. Dans l'affaire C-509/1116, actuellement pendante devant la Cour de justice de l'UE, l'avocat général a fait valoir que les entreprises ferroviaires ne pouvaient pas s'exonérer de l'obligation d'indemnisation en cas de retard à l'arrivée causé par des circonstances qui échappent à leur contrôle. La Cour doit encore se prononcer sur l'affaire.»<sup>59</sup>*

Par ailleurs, plusieurs arguments de bon sens auraient penché pour une solution inverse.

Premièrement, il résulte du règlement qu'il est expressément fondé sur les RU-CIV. Pourquoi donc exclure le renvoi opéré par le règlement aux RU-CIV et à ses causes d'exonération ?

En outre, laisser le ferroviaire indemniser des retards sans causes d'exonération possible viole l'égalité de traitement entre les différents modes de transports, qui connaissent des possibilités d'exonération (aérien, maritime, routier). On voit ainsi que la position des institutions européennes n'est pas cohérente au regard de sa volonté d'harmonisation des indemnisations de voyageurs, tous modes confondus.

La solution actuelle de la CJUE pourrait bien être balayée par une future révision du règlement.

En matière routière, la situation est plus simple : aucun cas d'exonération n'est prévu en ce qui concerne l'indemnisation en cas de retard. Le transporteur peut seulement s'exonérer de son obligation d'assistance en cas de force majeure<sup>60</sup>. En outre, l'article 6§1 précise que « *les obligations à l'égard des passagers énoncées par le présent règlement ne peuvent se voir limitées ou levées, notamment par une dérogation ou une clause restrictive prévue dans le contrat de transport* ».

L'exonération du transporteur n'est pas le seul paramètre qui lui permet de limiter sa responsabilité. La nature du préjudice indemnisable l'est également.

---

<sup>59</sup> Rapport de la Commission Européenne sur le règlement n°1371/2007 rendu le 14 août 2013 (COM 2013/587), p. 7.

<sup>60</sup> Règlement n°181/2011, Article 23§2

L'article 32 des RU-CIV prévoit qu'en cas de retard, le transporteur prend en charge les frais d'hébergement raisonnables et les frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes. Néanmoins, l'article laisse la possibilité au droit national de déterminer si et dans quelle mesure le passager a droit à des dommages et intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus au §1.

Outre l'indemnisation forfaitaire dont la nature sera examinée ci-après, le retard ne peut donner lieu qu'à l'indemnisation de ces deux chefs de préjudices. Une latitude est laissée au droit national.

La jurisprudence française est très favorable au transporteur s'agissant des préjudices indemnifiables suite au retard et à la rupture de correspondance.

Cette position de la jurisprudence est classique. Un arrêt de 1908 rendu par la Cour de cassation avait déjà refusé de rembourser un jockey ayant manqué sa course suite à un retard de train.<sup>61</sup>

Néanmoins, la jurisprudence de la Cour de cassation concernant l'indemnisation du dommage prévisible connaît un nouveau souffle depuis l'Affaire Grée, jugée le 28 avril 2011 par la Cour de cassation.<sup>62</sup>

En se fondant sur l'article 1150 du Code civil, la Cour déclare « *Qu'en se déterminant par des motifs généraux, sans expliquer en quoi la SNCF pouvait prévoir, lors de la conclusion du contrat, que le terme du voyage en train n'était pas la destination finale de M. et Mme X... et que ces derniers avaient conclu des contrats de transport aérien, la juridiction de proximité n'a pas donné de base légale à sa décision.* »

De nombreux arrêts suivront celui-ci : vacances manquées (Cass civ 1<sup>re</sup>, 23 juin 2011 n°10-11.539 ; Cass civ 1<sup>re</sup>, 31 octobre 2012 n°11-26.522 ; Cass civ 1<sup>re</sup>, 2 octobre 2013 n°12-26.975) ou soucis professionnels (ex. avocat qui ne peut se présenter au Tribunal, Cass civ 1<sup>re</sup>, 26 septembre 2012 n°11-13.177) ne seront pas considérés comme des préjudices prévisibles. Seul le prix du billet est remboursé aux demandeurs.

Bien que l'on ne puisse que se réjouir pour le transporteur SNCF de voir enfin une jurisprudence lui être favorable, on peut trouver la position de la Cour de cassation un peu sévère. En effet, si le raisonnement juridique fondé sur l'article 1150 du Code civil est des plus logiques, son effet est regrettable et son interprétation est difficile. En effet, on peut se demander dans quel cas la SNCF pourrait réellement prévoir le préjudice. Seul le fait de réserver son train puis son avion sur le site « [voyagesncf.com](http://voyagesncf.com) » permettrait d'affirmer que le transporteur connaissait les suites logiques du voyage.

---

<sup>61</sup>Cass. Civ, 29 janvier 1908, DP 1910, I, p.280

<sup>62</sup>Cass. 1<sup>re</sup> civ, 28 avril 2011, n°10-15.056

Néanmoins, les auteurs ne manquent pas d'imagination pour réparer cette injustice.

*« Elle [la SNCF] pourrait notamment, si elle n'était pas en mesure d'assurer la réparation des dommages prévisibles, refuser de contracter ou accepter de le faire, mais à des conditions différentes, qui pourraient se matérialiser par le paiement par le voyageur d'un supplément du prix, qui serait entre autres reversé sous la forme de primes aux assureurs de la SNCF. Elle pourrait aussi prévoir une indemnisation forfaitaire graduée en fonction de l'importance des dommages prévisibles réalisés. »<sup>63</sup>*

Les cas d'exonération et la nature du préjudice prévisibles sont deux variables permettant de limiter la responsabilité du transporteur en cas de retard, annulation et correspondance manquée. Par ailleurs, la nature de l'indemnité suite au retard peut être choisie par le passager.

## **II. Nature d'une indemnisation choisie**

L'indemnisation pour retard, annulation et correspondance manquée n'est qu'une des voies offertes au passager. Celle-ci ne se cumule pas avec le remboursement. Le choix offert au passager par les règlements doit donc être explicité (A). Par la suite, la nature de cette indemnité doit être analysée (B).

### A. Choix offert au passager

Le remboursement du billet est laissé au choix du passager. Le choix laissé ou le choix effectué par ce dernier conditionne son droit à indemnisation.

En effet, le règlement n°181/2011 prévoit dans son article 19 qu'en cas de retard ou d'annulation, le transporteur offre le choix au voyageur entre la poursuite du voyage ou le réacheminement et le remboursement du prix du billet. Ce n'est que si le transporteur n'offre pas le choix au passager que celui-ci devra l'indemniser. Curieusement, le transporteur doit alors une indemnité d'un montant de 50% du prix du billet **en sus** d'un remboursement du prix du billet. L'indemnité doit être payée dans le mois qui suit la demande d'indemnisation alors que le remboursement du prix du billet s'effectue dans un délai de quatorze jours après que l'offre en a été faite ou que la demande en a été reçue.

En résumé, le transporteur lorsqu'il offre le choix au voyageur, ne lui doit que le remboursement de son billet, alors qu'en l'absence d'un tel choix, le transporteur doit le remboursement et une indemnisation qui équivaut à 50% du prix du billet. L'indemnisation joue ici un rôle punitif.

---

<sup>63</sup> Etude par M. TCHENDJOU, « À propos du dommage prévisible réparable par la SNCF. - L'arrêt SNCF c/ Grée », Revue de droit des transports n° 10, Octobre 2011, étude 9



Le règlement n°1371/2007 poursuit un raisonnement un peu différent mais aboutit au même résultat. En cas de retard de plus de 60 minutes, le voyageur a le choix entre la poursuite du voyage ou un réacheminement dans les meilleurs délais ou à une date ultérieure à sa convenance ou au remboursement intégral du billet. C'est lorsque le retard n'a pas donné lieu au remboursement du billet que le voyageur a droit à une indemnisation minimale qui équivaut à 25% du prix du billet si la durée du retard est comprise entre 60 et 119 minutes et à 50% pour une durée du retard supérieure à 120 minutes. L'indemnisation est payée dans le mois qui suit la demande d'indemnisation. Aucune indemnisation n'est due au passager s'il a été informé du retard avant d'acheter son billet (article 17).

L'indemnisation du voyageur n'intervient que lorsque le remboursement n'a pas été effectué. Peu importe la cause, seul compte le fait qu'aucun remboursement ne soit intervenu. Cependant, cette indemnisation intervient en sus du remboursement dans le règlement routier alors que ce n'est pas le cas en ferroviaire.

Les similitudes entre le remboursement et l'indemnisation sont troublantes surtout lorsque l'article 16 du règlement n°1371/2007 précise que « *le remboursement s'effectue dans les mêmes conditions que le paiement de l'indemnisation visée à l'article 17* ».

Le transporteur offre le choix au passager entre la poursuite du voyage ou un réacheminement et le remboursement intégral du billet. Si le remboursement n'a pas eu lieu, seule l'indemnité sera due.

L'indemnisation et le remboursement ne sont pas définis dans les deux règlements. En routier, l'article 19§5 précise que « *le remboursement couvre la totalité du coût du billet au tarif auquel il a été acheté pour la ou les parties non effectuées du trajet et pour la ou les parties déjà effectuées si le trajet ne présente plus aucun intérêt par rapport au plan de voyage initial du passager* ». L'article 16 du règlement ferroviaire est rédigé dans les mêmes termes.

On comprend facilement alors ce qu'est le remboursement. C'est une exécution par équivalent de la prestation. On rembourse au passager le prix payé pour la partie non exécutée, voire celle exécutée si l'obligation de transport n'a plus d'intérêt ou n'est plus causé.

Il est certain que « *Les RU-CIV et le PRR mélangent plusieurs concepts sous l'appellation « responsabilité pour les retards* ». Or les différents types de préjudices subis par le voyageur en cas de retard appellent différents types de « réparation » :

1) *des dommages-intérêts individuels pour compenser les dommages pécuniaires subis du fait du retard (par exemple, le prix d'une nuit à l'hôtel) ;*

2) *des indemnités individuelles en pourcentage du prix du transport lors d'une mauvaise exécution du contrat, comparables à la réduction du prix du loyer dans les contrats de bail ; »<sup>64</sup>*

Il est cependant plus difficile d'analyser la nature de l'indemnité versée au passager en cas de retard, d'annulation ou de correspondance manquée.

### B. Difficile analyse théorique de cette indemnisation

Quelle est la nature de l'indemnité octroyée au passager par les deux règlements ?

L'indemnité est due en sus du remboursement dans le transport routier, si le transporteur n'a pas informé le voyageur de son choix. On peut voir alors que l'indemnité a un objectif punitif car elle vient s'ajouter au remboursement, qui est la réparation par équivalent de la prestation non exécutée.

Mais dans le ferroviaire, cette indemnité est due à la place du remboursement, « *lorsque le retard n'a pas donné lieu au remboursement du billet* » (article 17). Il est seulement précisé que le voyageur n'a pas le droit à une indemnisation s'il avait été informé du retard avant d'acheter le billet (article 17§4).

L'arrêt ÖBB<sup>65</sup> permet de savoir que le transporteur ne peut pas s'exonérer de son indemnisation en cas de force majeure. L'indemnisation est donc une somme automatique versée au passager dès que le retard du train excède 60 minutes. C'est une obligation de garantie car aucune cause d'exonération ne peut empêcher le versement de cette somme.

La Cour de Justice Européenne nous donne, à travers l'arrêt ÖBB, une interprétation de la nature de l'indemnisation :

*« En revanche, l'indemnisation prévue à l'article 17 du règlement n° 1371/2007, en tant qu'elle est calculée sur la base du prix du billet de transport, a vocation à compenser le prix payé par le voyageur en contrepartie d'un service qui n'a, en définitive, pas été exécuté conformément au contrat de transport. Il s'agit, en outre, d'une forme de compensation financière à caractère forfaitaire et standardisée, à la différence du régime de responsabilité visé à l'article 32, paragraphe 1, desdites règles uniformes, qui implique une évaluation individualisée du dommage subi.*

*Dès lors, la finalité et les modalités de mise en œuvre des dispositions susmentionnées étant différentes, le régime d'indemnisation prévu par le législateur de l'Union au titre de l'article 17 du règlement n° 1371/2007 ne saurait être assimilé au régime de responsabilité du transporteur ferroviaire en vertu de l'article 32, paragraphe 1, des règles uniformes CIV »<sup>66</sup>*

---

<sup>64</sup> I. Oberson, « Exonération de la responsabilité pour les retards » CIT Info 2-2010 p.3

<sup>65</sup> CJUE, Affaire ÖBB-Personenverkehr, 26 septembre 2013 (C-509/11)

<sup>66</sup> Idem note précédente, §38 et 39

L'analyse est cependant incomplète car la Cour différencie les dommages et intérêts dus du fait de l'article 32 des RU-CIV, soit le droit à l'hébergement ou de téléphoner à un proche, alors que le corps du règlement invoque un remboursement pur et simple du prix du billet, sans parler de dommages consécutifs du retard.

*« Autrement dit la première [réparation individualisée] relève du droit de la responsabilité civile et la seconde [réparation forfaitaire et standardisée] du droit de la consommation ; il est d'ailleurs précisé que les deux se complètent en ce sens que le jeu de la seconde n'exclut pas le jeu de la première. Ces solutions sont sans surprises car l'opposition entre « réparation individualisée » et réparation « standardisée et immédiate » n'est pas nouvelle. Soulignons que le droit français refuse de la même façon de confondre avec la responsabilité civile du vendeur de voyages et de séjours son obligation de prendre en charge, nonobstant la force majeure, les suppléments de prix qui résultent de l'inexécution du contrat ».*<sup>67</sup>

Et Isabelle Tosi-Dupriet de finir en faisant un lien de parenté entre l'indemnisation relative au prix du billet et la théorie des risques du droit français *Res perit debitori* : « c'est le transporteur qui doit supporter les conséquences pécuniaires d'un retard dû à une cause étrangère, soit en remboursant le billet si tel est le choix du voyageur, soit en lui versant une indemnité égale à une quote-part de son prix en fonction de l'importance du retard »<sup>68</sup>.

Peu importe la nature de cette indemnité : en pratique, cela ne devrait pas changer beaucoup de choses pour le transporteur.

En effet, la Commission dans son rapport du 14 août 2013 précise que « La plupart des entreprises ferroviaires respectent cette obligation. Il arrive même que les législations nationales et les politiques commerciales des transporteurs prévoient une indemnisation d'un montant supérieur. »<sup>69</sup>. En outre, la Commission dans un Rapport précisait qu'« Une étude a principalement porté sur la question de l'indemnisation en cas de retard. L'étude a été présentée aux parties prenantes en juin 2003; elle montrait clairement que l'instauration de régimes d'indemnisation n'entraînerait qu'une faible augmentation des coûts pour les entreprises ferroviaires: selon une estimation grossière, elle représenterait moins de 1% du chiffre d'affaires des entreprises ferroviaires dans le transport international. »<sup>70</sup> Selon ce rapport, la question de l'indemnisation n'aurait donc pas d'impact financier majeur pour les entreprises ferroviaires.

**Conclusion Section 1.** Le premier volet des obligations du transporteur concernant le retard, l'annulation ou les correspondances manquées sont donc d'ordre financier. Il s'agit de

---

<sup>67</sup> I. Tosi-Dupriet « *Transport ferroviaire, force majeure et retard* » Gazette du Palais, ed Généraliste des 12 et 13 fev 2014 n°43 à 44, p. 15/16

<sup>68</sup> Idem note précédente

<sup>69</sup> Rapport de la Commission sur l'application du règlement n°1371/2007 du 14/08/2013; COM 2013/587, p. 7

<sup>70</sup> Rapport de la Commission Proposition de règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux du 3/03/2004 (COM 2004/143), p.4 à **propos** du Rapport Landwell, *Étude sur les systèmes de pénalités dans le domaine ferroviaire*, 14 février 2003.

l'indemnisation et du remboursement. Avant de rembourser ou d'indemniser le passager, il faut identifier les situations qui ouvrent droit à une indemnisation ou un remboursement, c'est-à-dire le retard de manière large. L'UE a une conception particulière du retard. Les deux règlements n'ont pas la même définition de la notion (départ ou arrivée) et l'arrêt ÖBB a montré que cette préoccupation était placée au sommet des problèmes des voyageurs : l'indemnisation pour retard est due, même en cas de force majeure. Une fois la notion permettant d'engager la responsabilité du transporteur définie, il convenait de préciser que cette responsabilité pouvait être limitée. Elle est limitée en théorie par les textes et notamment l'article 32 des RU-CIV, mais également par la jurisprudence de la Cour de cassation qui applique à la lettre l'article 1150 du Code civil en matière de préjudice prévisible au sujet des correspondances ratées. Seule réside une interrogation sur la nature réelle de l'indemnisation offerte au passager, qui est selon la vision de la CJUE « *une forme de compensation financière à caractère forfaitaire et standardisée* ». Cependant, cette interrogation n'est que purement théorique car il semblerait que cela n'ait pas vraiment d'impact financier pour les transporteurs.

En cas d'annulation, de retard ou de correspondances manquées, le transporteur peut donc être tenu d'indemniser et/ou de rembourser le passager. Il doit par ailleurs porter assistance au passager et le réacheminer ou l'aider à la continuation de son voyage.

## **Section 2 Obligations matérielles : continuation du voyage ou réacheminement et assistance**

Le réacheminement ou la continuation du voyage et l'assistance en cas d'interruption du voyage sont les deux obligations matérielles que doit fournir le transporteur. Le réacheminement ou la continuation du voyage est le pendant du remboursement, laissé au choix du voyageur (I). L'assistance est quant à elle une véritable avancée prévue par les règlements (II).

### **I. Réacheminement et continuation au voyage, choix du voyageur**

Les règlements n°181/2011 et n°1371/2007 laissent le choix entre le remboursement ou un réacheminement, ou une continuation du voyage en cas d'interruption du voyage. Les règlements précisent les modalités de ce réacheminement ou cette continuation du voyage (A). Mais la mise en place de ce choix pour le voyageur n'est pas sans difficultés et donc sans critiques (B).

#### **A. Modalités alternatives du réacheminement ou de la continuation du voyage**

Le règlement n°1371/2007 prévoit dans son article 16 une alternative au remboursement en cas d'interruption du voyage :

« b) *la poursuite du voyage ou un réacheminement vers la destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais; ou*

*c) la poursuite du voyage ou un réacheminement vers la destination finale, dans des conditions de transport comparables et à une date ultérieure, à leur convenance. »*

Ainsi, la poursuite du voyage ou le réacheminement sont vus de manière indifférenciée. Soit le voyageur choisit, malgré l'interruption du voyage (retard, annulation, correspondance manquée), de le poursuivre jusqu'à la destination finale initialement prévue, soit le voyageur choisit un réacheminement. La difficulté est de distinguer les deux notions. Réacheminer, n'est-ce pas un retour jusqu'à la gare de départ ?

L'obligation du transporteur est ici une obligation matérielle qui est plus ou moins difficile à mettre en place pour le transporteur selon le lieu de prise en charge des passagers.

Deux alternatives sont offertes au voyageur : la poursuite du voyage ou son réacheminement dans les meilleurs délais ou à une date ultérieure. Les modalités quant à la mise en place d'un voyage à une date ultérieure ne sont pas précisées. Il ne semble pas y avoir de «date limite de validité » de cette offre faite au voyageur.

Concernant le règlement routier n°181/2011, ce choix laissé au voyageur est prévu dans un article 19 :

*« a) la poursuite du voyage ou le réacheminement vers la destination finale telle qu'établie dans le contrat de transport, sans coût supplémentaire, dans des conditions comparables et dans les meilleurs délais ; »*

Le voyageur a donc le choix entre le remboursement du prix du billet et *« s'il y a lieu, un service de transport de retour gratuit, en autobus ou en autocar, dans les meilleurs délais, jusqu'au point de départ initial tel qu'établi dans le contrat de transport »* ou un réacheminement ou la poursuite du voyage.

Cet article effectue une distinction entre le réacheminement et le transport retour jusqu'au point de départ initial. Cela laisse perplexe sur la définition de ce qu'est le réacheminement, car ce n'est à priori pas un retour au point de départ.

Par ailleurs, il n'y a qu'une unique possibilité pour le voyageur, à la différence du ferroviaire : seul un réacheminement ou la poursuite du voyage *dans les meilleurs délais* est possible. La possibilité de reporter son voyage à une date ultérieure n'existe donc pas en transport routier de voyageur. Soit le voyageur poursuit son voyage ou est réacheminé dans les meilleurs délais, soit il est remboursé du prix du billet et s'il y a lieu il est ramené par le transporteur au point de départ.

Bien que ces deux articles entraînent des droits pour le voyageur, ils ne sont pas exempts de critiques.

## B. Des notions critiquables

La première critique que l'on peut porter à ces règlements consiste dans la notion du réacheminement. Cette notion n'est pas décrite dans les règlements.

Les notions de poursuite du voyage ou de réacheminement sont des notions proches mais qui restent floues.

En outre, les modalités de mise en place de ces mesures ne sont pas définies précisément. Cela entretient le flou pour le transporteur dans l'étendue de ses obligations, mais lui offre une certaine latitude pour s'organiser. En effet si des garde fous ne sont pas définis, alors le transporteur est libre d'organiser ce réacheminement et cette poursuite du voyage comme il le souhaite. La temporalité de ce droit accordé au voyageur est une variable essentielle (*dans les meilleurs délais ; à une date ultérieure*). Une certaine célérité et réactivité est attendue de la part du transporteur en cas d'interruption du voyage. On n'improvise pas une telle situation. Il faut que des équipes et un plan de secours soient mis en place par le transporteur au préalable pour que celui-ci puisse les mobiliser rapidement.

Ces obligations créées à la charge du transporteur sont difficiles à mettre en œuvre techniquement. Le transporteur doit être réactif et faire preuve d'anticipation, mettant en place des moyens humains et matériels, et des moyens de substitutions (autre mode de transport ou autre transporteur du même mode).

Les obligations sont donc lourdes et difficiles. Elles demandent beaucoup d'efforts logistiques.

Mais outre la difficile mise en place de ces mesures, il peut sembler curieux d'avoir laissé la possibilité d'un réacheminement à une date ultérieure. Cela reviendrait à offrir un voyage du lieu de prise en charge au point de départ. Seule une poursuite du voyage aurait été souhaitable car cela reviendrait à laisser au voyageur le soin de reporter son voyage à une date ultérieure, mais pourquoi voudrait-il reporter à une date ultérieure son réacheminement ?

Ce report à une date ultérieure du voyage est présente dans le ferroviaire et dans l'aérien. Pourquoi ne pas l'avoir étendu au secteur routier ?

Bien sûr, ce ne sont que des garanties minimales et le transporteur peut aller au-delà et prévoir même dans le routier une troisième voie qui est celle du réacheminement ou de la poursuite du voyage à une date ultérieure.

Enfin, une difficulté réside également dans l'obligation de transport du voyageur. Jusqu'où cette obligation est due au voyageur ? Le rapport de la Commission UE précise que « *Si un passager opte pour le remboursement ou pour une nouvelle réservation à une date ultérieure,*

*toute obligation de prise en charge par le transporteur prend fin. »*<sup>71</sup> Ce n'est qu'en cas de réacheminement ou de poursuite de voyage dans les meilleurs délais que le transporteur est déchargé de son obligation au point de destination final.

Ce droit à l'exécution du contrat de transport en toutes circonstances est donc une obligation lourde financièrement pour le transporteur et dont la mise en place peut s'avérer techniquement difficile.

Mais ces obligations ont déjà été prises en considération par les transporteurs.

La SNCF propose par exemple sa garantie « Report ou remboursement » dont le principe est le suivant : « *Votre train est différé d'une heure ou supprimé. Nous vous offrons le choix entre deux solutions :*

*Première option, vous poursuivez votre voyage soit sur votre train initial soit sur un autre train partant dans les 48h et ce, sans frais ; par exemple grâce à un échange de billet. Vous pouvez emprunter le même trajet ou un autre itinéraire, dans des conditions comparables à votre voyage initial - même classe, même niveau de confort - dans la mesure des places disponibles ;*

*Deuxième option, vous annulez votre voyage et nous vous remboursons intégralement votre billet, y compris le billet retour s'il ne présente plus d'intérêt pour vous. »*<sup>72</sup>

Cette garantie ne s'applique pas aux trains iDTGV, OUIGO, Transilien, TER et les trains des autres entreprises ferroviaires.

Outre ces obligations de poursuite du voyage ou réacheminement, une autre obligation matérielle a été mise à la charge des transporteurs : l'assistance.

## **II. L'assistance, véritable avancée**

La mise en place d'une prise en charge du voyageur ou autrement dit d'une assistance en cas d'interruption du voyage constitue une véritable avancée. Les modalités de l'assistance sont décrites de manière précise dans les deux règlements (A). Cette assistance n'est pas exempte de critiques (B).

### A. Modalités précises de l'assistance

L'assistance est prévue à l'article 21 du règlement n°181/2011. En cas d'annulation ou de retard de plus de 90 minutes (1h30) pour un voyage dont la durée excède 3h, le transporteur offre gratuitement au passager collation, repas et rafraichissement et d'autre part une chambre

---

<sup>71</sup> Rapport Commission UE, « Une vision européenne pour les passagers: Communication sur les droits des passagers dans tous les modes de transport », du 19.12.2011, COM(2011) 898, p.10

<sup>72</sup> Tarifs Voyageur, Volume 5 Annexe 9, p.24, édition janvier 2014

d'hôtel ou un hébergement dont le montant peut être limité à un montant de 80 euros par nuit et pour deux nuits au plus.

La collation ou les rafraichissements sont offerts « *pour autant qu'il y en ait à bord du bus ou dans la station ou qu'ils puissent raisonnablement être livrés* ». Le transporteur doit donc faire tout son possible pour offrir cette assistance. Cependant, la prise en charge pour l'hébergement est rédigée dans des termes beaucoup plus impératifs pour le transporteur. Le transporteur peut néanmoins en limiter le coût et la durée dans le temps par passager.

Concernant le transport ferroviaire, l'assistance est prévue à l'article 18 du règlement n°1371/2007. En cas de retard de plus de 60 minutes (1h), les voyageurs se voient offrir gratuitement des repas et des rafraichissements dans les mêmes conditions et modalités que ce qui est prévu dans le règlement routier : en quantité raisonnable et s'il y en a à bord du train, ou dans la gare, s'ils peuvent être raisonnablement livrés.

Par ailleurs, un hébergement à l'hôtel ou ailleurs est prévu ainsi que le transport jusqu'à celui-ci qui est pris en charge par le transporteur (identique en routier). La seule différence réside dans la limitation de coût par nuit et dans la durée qui n'est pas précisée : « *si un séjour d'une ou de plusieurs nuits devient nécessaire ou qu'un séjour supplémentaire s'impose, lorsque c'est matériellement possible.* »

A la différence du règlement n°181/2011, d'autres dispositions sont prévues et précisées. Si le train est bloqué en pleine voie, le transporteur prend en charge le transport entre le lieu où se trouve le train et la gare, le lieu de départ ou la destination finale du service si c'est matériellement possible.

En outre, il est prévu que « *si le service ferroviaire ne peut plus se poursuivre, les entreprises ferroviaires mettent en place dès que possible d'autres services de transport pour les voyageurs* ». Cet énoncé appelle des services complémentaires qui ne sont pas nommés et clairement définis et identifiés. Leur mise en place concrète est difficile à appréhender.

Les dispositions des deux règlements concernant l'assistance sont précises et presque similaires. Elles emportent néanmoins certaines difficultés de mise en place et génèrent des critiques.

## B. Difficultés pratiques de l'assistance

La comparaison des deux règlements peut apporter plusieurs critiques.

Tout d'abord, il est curieux de limiter la prise en charge à un montant défini dans le transport routier (80 euros) et non dans le ferroviaire. On ne trouve pas d'explication quant à cette différence.



Par ailleurs, autant l'obligation d'hébergement est inconditionnelle dans le transport ferroviaire et il ne peut y être dérogé sous aucune circonstance, autant celle-ci est limitée en transport routier.

En effet, l'article 23 « *Dérogation* » du règlement n°181/2011 précise que l'assistance ne s'applique pas aux passagers munis de billets ouverts pour autant que l'heure de départ ne soit pas indiquée (à l'exception de ceux munis d'une carte de transport ou d'un abonnement).

D'autre part, il est prévu de manière plus caractéristique que l'assistance ne s'applique pas lorsque le transporteur prouve que « *l'annulation ou le retard est dû à des conditions météorologiques sévères ou à des catastrophes naturelles majeures compromettant l'exploitation du service d'autobus ou d'autocar en toute sécurité* ». Cette exonération est une condition de la force majeure, qui ne dit pas son nom. Néanmoins cette dérogation est clairement allégée et pourra être plus facilement retenue que la force majeure dont les caractéristiques sont qu'elle est irrésistible, imprévisible et extérieure.

La mise en place de ces dispositions est également difficile. Prenons par exemple, le fait qu'un voyageur manque sa correspondance à cause d'un retard de 10 minutes sur un premier train et, prenant la correspondance suivante, arrive avec un retard de 60 minutes à sa destination finale, a-t-il droit à une boisson ?

*« Le droit à un repas et une boisson s'inscrit dans les « mesures d'assistance immédiates et standardisées » que la Cour de Justice de l'UE a, dans l'affaire IATA (C-344/04), distinguées des mesures de réparation individuelles dépendant des circonstances du retard ou de l'annulation du service de transport. »*<sup>73</sup>

*« Le voyageur qui manque sa correspondance pour un retard de 10 minutes n'aura pas droit à une boisson ou un repas. C'est seulement quand le train subit un retard important, au-delà de 60 minutes, que les voyageurs peuvent prétendre à recevoir une boisson ou un repas. **La distribution de boissons n'est pas une mesure individuelle ; elle ne peut pas l'être, d'ailleurs, sur un plan purement pratique. Concrètement, les mesures d'assistance sont mises en place soit dans le train lui-même, soit en gare si le train est annulé. Le fait que certains voyageurs arriveront avec un retard final de 10 minutes ou de 3 heures n'est pas pris en compte à ce stade. Il se peut qu'un voyageur affecté par le retard d'un train arrive malgré tout à prendre sa correspondance et que, finalement, il n'ait aucun retard à sa destination finale. Ce voyageur aura néanmoins reçu une assistance sur le premier train. Les entreprises de transport ne peuvent pas prendre en compte, à ce stade, les retards individuels. Ceux-ci sont traités par les services clientèle des entreprises, sur réclamation des voyageurs.** »*<sup>74</sup>

Cet exemple montre à quel point les dispositions peuvent soulever des problèmes pratiques et concrets de mise en place pour les transporteurs. L'assistance est donc proportionnée et est

---

<sup>73</sup> I. Oberson, « *Distribution de repas et boissons aux voyageurs* » (Rubrique Droit et Pratique), CIT Info 5/2011 p.9

<sup>74</sup> Idem note précédente

prise en compte de manière globale à l'échelle d'un train et non en fonction de la situation personnelle d'un passager.

La SNCF a mis en place, indépendamment des prescriptions obligatoires des règlements, une « Garantie assistance ».

*« En cas de retard compris entre 1h et 2h, nous nous engageons à tout mettre en œuvre pour vous proposer une assistance adaptée et proportionnée.*

*Au-delà d'un délai de 2h de retard ou en cas d'impossibilité de poursuivre votre voyage le même jour, nous vous proposerons les mesures adaptées à votre situation :*

*En priorité nous cherchons des solutions de transport pour vous acheminer jusqu'à la gare de destination indiquée sur votre billet (hors réseau Transilien), via un autre train ou un véhicule de substitution (par exemple bus, dans certains cas taxis) lorsque cela est matériellement possible et selon les modalités définies par SNCF ;*

*En cas de nécessité, nous vous hébergeons dans un hôtel 2 étoiles dans la limite des capacités d'accueil, ou à défaut dans un hôtel de catégorie inférieure ou une rame à quai ;*

*Dans tous les cas, nous vous offrons une boisson et, à l'heure du déjeuner ou du dîner, une collation ou un coffret repas et ce, dans la limite des stocks disponibles. »<sup>75</sup>*

On voit dans ce cas précis que sans limiter l'assistance de manière chiffrée, la SNCF limite sa garantie hébergement aux hôtels deux étoiles ou moins.

La mise en place de cette assistance est une véritable avancée qui était néanmoins déjà présente dans le transport ferroviaire international. L'article 32 des RU-CIV prévoit en cas de retard des dommages et intérêts pour le voyageur qui comprennent les frais raisonnables d'hébergement. Ainsi cette disposition d'assistance est moins une nouveauté qu'une généralisation à tous les transports internes et internationaux, quel qu'en soit le mode.

Ainsi une « Charte pour les services de voyageur par chemin de fer » signée le 22 octobre 2002 par tous les transporteurs adhérents au CIT, CER et UIC prévoyait déjà « *Dans le cas d'un retard, les clients concernés :*

- *Devront, si possible, recevoir des boissons dans l'hypothèse où l'interruption de la circulation du train excède trois heures ;*
- *Devront se voir offrir un hébergement lorsqu'il s'avèrera impossible de poursuivre le trajet le même jour, et que le recours à des moyens de transport de substitution à un prix raisonnable n'est pas possible. »*

---

<sup>75</sup> Tarifs SNCF Volume 5 Annexes « Garantie Assistance », édition janvier 2014

Ainsi, si l'assistance n'est pas une mesure innovante, elle s'est certainement généralisée et étendue à tous les services.

## **CONCLUSION**

Les règlements ferroviaires et routiers avaient à cœur de mettre l'accent sur la thématique de l'interruption du voyage (retard, annulation et correspondance manquée). Ils laissent au choix du voyageur le fait d'être remboursé ou de continuer son voyage ou d'être réacheminé. L'assistance et l'indemnisation sont délivrées de manière automatique, passé une durée de retard fixée par les textes.

Ces avancées pour le voyageur sont source d'un renforcement des obligations du transporteur. Ces dispositions n'instaurent pas d'obligations nouvelles mais renforcent celles qui pouvaient déjà exister et qui étaient mises en place de manière volontaire par les compagnies. Elles renforcent les obligations financières et matérielles du transporteur lors de l'interruption du voyage. L'interruption du voyage est un sujet sensible car il requiert une bonne logistique et mise en place du transporteur qui doit anticiper des situations de crises difficiles à gérer, d'autant plus qu'elles sont aussi variées que les circonstances qui les entraînent.

Outre ces obligations financières et matérielles, une autre obligation renforcée est mise à la charge du transporteur : il s'agit de l'obligation d'information vis-à-vis du voyageur. Celle-ci est accentuée et présente à tous les étapes du voyage.

		Règlement UE 1371/2007 ferroviaire	Règlement UE 181/2011 autobus et autocar
Annulation ou retardement du service		<b>art 16:</b> Si retard de plus de <b>60 min</b> à la <b>destination finale:</b> choix entre	<b>art 19:</b> Si le service régulier subit une annulation ou un retard <b>du départ</b> du service/départ d'un arrêt de plus de <b>120 min</b> ou en cas de surréservation: choix entre
		a. Le remboursement intégral du billet pour la ou les parties non effectuées du voyage ou parties déjà effectuées si le voyage initial n'a plus d'intérêt; ainsi que le voyage de retour jusqu'au pt initial de départ.	a. le remboursement du prix du billet (conditions idem ferroviaire dans les 14 j de l'offre) et s'il y a lieu un transport de retour gratuit en autobus ou autocar dans les meilleurs délais et jusqu'au pt de départ initial.
		b. la poursuite du voyage ou un réacheminement vers la destination finale dans les meilleurs délais + conditions comparables;	b. la poursuite du voyage ou réacheminement vers la destination finale sans cout suppl. et dans des conditions comparables et dans les meilleurs délais.
		c. la poursuite du voyage ou un réacheminement vers la destination finale dans des conditions comparable à une date ultérieure à la convenance du passager.	<b>Si le transporteur n'offre pas au passager ce choix:</b> le passager a droit au remboursement du billet + une indemnisation de 50% du prix du billet (payé dans le mois qui suit la demande d'indemnisation).

Indemnisation relative au billet	spécifique au ferroviaire: <b>art 17</b>	Si le retard n'a pas donné lieu au remboursement du prix du billet, alors le voyageur retardé peut exiger une indemnisation de la part de l'EF sans pour autant perdre son droit au transport. Les indemnisations minimales sont de:	pas spécifié: le prix du billet est remboursé. Le passager a droit de saisir les juges nationaux pour obtenir une indemnisation suppl. en cas de retard ou annulation ( <b>art 22</b> ).
		25% du prix du billet en cas de retard entre 60 et 119 min; 50% du prix du billet en cas de retard + de 120 min; le voyageur n'a le droit à rien si le retard est - à 60 min ou si le voyageur a été informé du retard avant d'acheter son billet; l'indemnisation est payée dans le mois qui suit la demande d'indemnisation; l'indemnisation n'est payée que si + de 4€.	
Assistance en cas d'annulation ou retard		<b>Art 18:</b> en cas de <b>retard de + de 60 min</b> , les voyageurs se voient offrir gratuitement: des repas et rafraichissements; un hébergement à l'hôtel ou ailleurs + transport de la gare jusqu'à l'hôtel; si le train est bloqué sur la voie, le transport entre ce lieu et la gare ou la destination finale. Si le transport ne peut se poursuivre par la voie ferroviaire, d'autres moyens sont mis en place pour poursuivre le trajet.	<b>Art 21:</b> Si <b>annulation ou retard de plus de 90 min pour un voyage d'une durée de + de 3h</b> , le transporteur offre gratuitement au passager: collation, repas ou rafraichissements en qté raisonnable; hôtel (80 €/ nuit max 2 nuits); transport entre la station et lieu d'hébergement. <i>La prestation d'hébergement n'est pas due si le retard est dû à des conditions météo sévères ou à des catastrophes naturelles</i> ( <b>art 23</b> ).

## CHAPITRE II L'INFORMATION INDISPENSABLE DU VOYAGEUR

L'obligation d'information est une obligation qui tend à se développer dans tous les domaines du droit. Les professionnels sont de plus en plus tenus à cette obligation d'information. Le transporteur non seulement n'y échappe pas, mais il est tenu de manière de plus en plus poussée à cette obligation d'information. Les règlements passagers insistent beaucoup sur l'information du passager à tous les stades de son voyage. Les règlements ferroviaire et routier distinguent deux temps dans l'information du voyageur. Le transporteur est tenu d'une obligation d'information préalable au voyage (Section 1). Il est également tenu et ce avec plus d'importance, à une obligation d'information en cas d'interruption du voyage (Section 2).

### Section 1 Une information claire préalable au voyage

L'information relative au voyage doit être donnée préalablement à son exécution, lors de l'achat de billet. Les règlements en établissant une obligation d'information consacrent une véritable avancée mais le contenu de cette obligation reste incomplet (I). Les règlements attachent aussi beaucoup d'importance aux modalités de l'information. Celle-ci doit être donnée de manière adaptée (II).

#### **I. Une avancée inégale**

Affirmer cette obligation d'information tout au long du voyage constitue une véritable avancée (A). Cependant, cette obligation d'information n'est pas encore parfaite et complète (B).

##### A. Une avancée consacrée par les règlements

En consacrant cette obligation d'information, les règlements routier et ferroviaire favorisent une véritable avancée.

Le but affiché de la Commission Européenne est de renforcer les droits des passagers. Il est donc logique de promouvoir cette obligation d'information qui est le vecteur essentiel de la communication aux passagers de leurs droits dans toutes les situations. Une information complète et précise permet d'éviter nombre de situations de conflit.

Le souhait de la Commission Européenne est de donner aux voyageurs des informations claires et transparentes sur tous les aspects du contrat de transport afin de laisser le transporteur libre ou non d'acheter son billet. C'est donc une logique de transparence et d'optimisation de la concurrence qui pousse à un tel accroissement de l'obligation d'information.<sup>76</sup>

---

<sup>76</sup>« Il est essentiel pour les passagers de disposer d'informations transparentes sur le prix complet des billets et sur l'étendue des prestations, afin de pouvoir faire des choix en connaissance de cause avant d'acheter leurs billets, tandis que la liberté des

Le droit à l'information est très large et couvre tous les aspects du voyage : « *Les droits des passagers à l'information couvrent: des informations générales sur des questions telles que les droits et obligations liés au voyage, sur l'accessibilité des services pour les passagers handicapés et les passagers à mobilité réduite et sur les normes de qualité et les performances du transporteur; enfin, des informations spécifiques sur le trajet tout au long du voyage (avant l'achat, avant et pendant le voyage, et en cas d'interruption).* »<sup>77</sup>

Pour le domaine ferroviaire, il s'agit d'une véritable avancée car l'obligation d'information n'était pas présente dans les RU-CIV. Ainsi le règlement apporte une réelle plus-value aux RU-CIV, texte auquel il renvoie largement en annexe.

Une annexe entière du règlement n°1371/2007 prévoit le contenu précis de l'obligation d'information avant et pendant le voyage. En outre les articles 7, 8 et 10 du règlement n°1371/2007 sont consacrés à cette obligation dans le corps du règlement.

En transport routier, la logique est différente car le règlement est construit *ad nihilo*. Il est donc forcément porteur d'avancées dans le domaine des droits des passagers.

Cependant, cette large avancée concernant l'obligation d'information, consacrée par les règlements, est inégale.

## B. Une avancée inégale

Le règlement routier consacre aussi une obligation d'information. Elle est prévue dans des termes quelques peu différents de ceux du règlement ferroviaire. C'est pourquoi on peut parler d'avancée inégale en ce qui concerne **l'obligation d'information préalable**.

En effet, le règlement routier ne consacre aucune obligation d'information préalable au voyage. Seule une obligation d'information au cours du voyage et en cas d'interruption du voyage est prévue, outre les obligations d'information propres aux PMR.

L'article 20 du règlement n°181/2011 intitulé « *Information* » prévoit uniquement une information en cas de correspondances ratées, des PMR et en cas d'annulation ou de retard.

L'article 24 « *Droit à l'information sur le voyage* » prévoit que le transporteur ou le gestionnaire des stations fournissent aux passagers « *des informations adéquates tout au long du voyage* ».

---

*tarifs doit être garantie aux transporteurs.* » Rapport Commission Une vision européenne pour les passagers: Communication sur les droits des passagers dans tous les modes de transport (Com 2011/898) p.8

<sup>77</sup> Idem note précédente ; p. 7.

Dans son Préambule, le règlement prévoit que « *Parmi les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar devrait figurer l'obtention d'information concernant le service avant et pendant le voyage.*<sup>78</sup> »

L'information est donc un pilier important des droits des passagers consacrés par le règlement.

Cependant, aucun article du règlement routier ne prévoit concrètement d'information sur le service à donner avant le départ du passager.

Ainsi, aucune information spécifique ne semble devoir être due par le transporteur en cas de trafic normal.

Contrairement au règlement ferroviaire, aucune annexe ne donne de liste concrète d'information à donner au passager.

Seul l'article 25 « Informations sur les droits des passagers » prévoit que les transporteurs doivent avant le départ donner aux voyageurs « *des informations pertinentes et compréhensibles concernant leurs droits au titre de ce règlement* ». Ainsi les transporteurs routiers ne doivent communiquer aux voyageurs aucune information sur leur compagnie et leur service préalablement au voyage mais doivent informer les passagers de leurs droits en vertu du règlement.

Seule une obligation d'information au cours du voyage semble due au passager dans le règlement routier, à la différence du règlement ferroviaire.

Cette obligation d'information doit être respectée par le transporteur, mais beaucoup d'importance est également consacrée à la manière dont cette information doit être donnée au public.

## **II. Une information adaptée**

Le transporteur doit donner au passager une information pertinente, en lien avec son voyage. L'importance du contenu de l'obligation est presque éclipsée par les modalités de distribution de l'information. Les règlements routier et ferroviaire prêchent pour une information préalable au voyage qui doit être adaptée dans son contenu (A) et dans ses modalités (B).

### A. Une information adaptée dans son contenu

L'information doit être adaptée dans son contenu. Elle doit être pertinente et donnée au moment approprié.

---

<sup>78</sup> Règlement n°181/2011, Préambule Considérant 14



Ainsi, l'article 24 du règlement n°181/2011 précise que le transporteur donne aux passagers des « **informations adéquates** » tout au long du voyage. Néanmoins le contenu détaillé de ces informations n'est pas précisé.

L'article 25 du même règlement prévoit qu'au plus tard au moment du départ, « des **informations pertinentes** et compréhensibles concernant leurs droits » doivent être communiquées aux passagers. Si l'adjectif compréhensible renvoie aux modalités de l'information, l'adjectif pertinent concerne le contenu de l'information. Là encore, le règlement ne donne aucune liste permettant au transporteur d'analyser quelles informations peuvent être pertinentes à donner au voyageur.

Le règlement ferroviaire donne, dans son annexe II, des exemples concrets permettant au transporteur de connaître la nature exacte des informations qu'il doit donner au passager.

Préalablement au voyage, le transporteur doit donner une information liée à une conclusion transparente du contrat : « *Conditions générales applicables au contrat* », les « *Horaires et conditions pour le voyage le plus rapide* », les « *Horaires et conditions pour les tarifs les plus bas* ».

Le transporteur doit également donner des informations liées à l'accessibilité : « *accessibilité, condition d'accès et disponibilité à bord d'équipements pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite* », « *accessibilité et condition d'accès pour les bicyclettes* ».

Le transporteur doit informer préalablement au voyage des services à bord : « *Disponibilité des sièges en zone fumeur et non-fumeur, en première et en deuxième classes, ainsi que de couchettes et places en wagons-lits* », « *Disponibilité de services à bord* ».

Enfin, on peut regrouper des obligations d'information sous une catégorie « Qualité du service » : « *procédure de dépôt de plainte* », « *procédure de réclamation pour les bagages perdus* » et « *toute activité susceptible d'interrompre ou de retarder les services* ».

L'article 8 du règlement n°1371/2007 précise que les informations listées dans l'annexe II constituent un minimum : le transporteur peut bien sûr toujours donner plus d'informations que ce qui est prévu, au voyageur.

On peut donc constater une disparité entre les deux règlements. Si le règlement ferroviaire donne une liste exhaustive des obligations d'information minimales que le transporteur doit fournir au passager, le règlement routier ne prévoit rien, se contentant de mentionner le caractère adéquat et pertinent des informations.

Mais outre le contenu, les règlements accordent beaucoup d'importance à la forme et aux modalités de la communication de l'information.

## B. Une information adaptée dans ses modalités

L'information préalable au voyage doit être communiquée de manière adaptée.

L'article 8 du règlement n° 1371/2007 précise que les informations préalables au voyage et au cours du voyage « *sont communiquées sous la forme la plus appropriée. Une attention particulière est accordée aux besoins des personnes souffrant d'une déficience auditive et/ou visuelle* ».

L'article 7 du même règlement précise que la décision d'interrompre le service (information au cours du voyage) est rendue publique « **par des moyens appropriés** ».

L'accent est mis sur les modalités de communication de l'information.

Un système d'information spécifique est même visé dans l'article 10 du règlement ferroviaire. Ce système d'information est établi selon les procédures du présent article. Ce sont les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) prévues par la directive 2001/16/CE qui sont utilisées. Ce système spécifique, utilisé pour l'information et la réservation des billets, ne sera pas détaillé davantage car il s'agit de dispositions techniques.

A contrario, s'agissant d'une information ne devant pas être communiquée : l'article 10 précise dans son alinéa 5 que les vendeurs de billets ne divulguent « *aucune information à caractère personnel sur des réservations à d'autres entreprises ferroviaires et/ ou vendeurs de billet* ».

Concernant le règlement routier, l'article 24 « Droit à l'information sur le voyage » impose que « *dans la mesure du possible, ces informations sont fournies sur demande dans des formats appropriés* ». L'article 25 concernant les droits des passagers précise que le contenu de ces droits doit être communiqué dans les stations et l'internet.

Le Considérant 14 du Préambule accorde beaucoup d'importance aux informations communiquées aux PMR qui doivent l'être dans des formats accessibles : information en gros caractères, en langage clair, en braille, ou des communications sous forme électronique qui peuvent être lues à l'aide de technologies adaptives, ou sur bande audio.

L'information doit être accessible à tous surtout en cas d'interruption du voyage.<sup>79</sup>

Certains transporteurs prévoient déjà dans leurs Conditions générales de transport, des modalités modernes d'information des voyageurs, tels les SMS.

La SNCF a établi une « *Garantie Information* » qui consiste à informer le voyageur sur son mobile avec l'application « SNCF Direct » ou par téléphone. La veille du départ, en cas de

---

<sup>79</sup> Règlement n°181/2011, Préambule Considérant 16

modification du voyage et si le passager a donné ses coordonnées au transporteur, ce dernier le prévient par SMS ou mail. Enfin, la SNCF informe ainsi sur mobile et internet de l'historique de la ponctualité du train du voyageur sur les 60 derniers jours.<sup>80</sup>

OUIGO prévoit dans ses CGV une option « *Envoi de SMS* ». <sup>81</sup> Le voyageur reçoit alors des informations privilégiées définies telles que « confirmation de la Commande, modification de Commande, confirmation de l'envoi du Billet par mail, indication du quai de départ ». Ces informations sont quelque peu simplistes et ne pallient en rien le dispositif prévu par le règlement, qui est obligatoire contrairement à cet envoi de SMS qui n'est qu'une option.

**Conclusion Section 1-** L'adoption des règlements renforce l'obligation d'information qui doit être donnée par le transporteur, préalablement au voyage. L'information est rendue indispensable afin que le voyageur puisse conclure le contrat de transport de manière transparente et éclairée, et ainsi faire jouer son rôle à la concurrence. Le renforcement de cette obligation est néanmoins inégal : le règlement ferroviaire édictant des obligations beaucoup plus précises, dans son annexe II, que le règlement routier, qui se contente d'imposer des informations adéquates tout au long du voyage.

L'information doit, avant tout chose, être pertinente et adaptée dans son contenu et dans sa forme. Les transporteurs peuvent utiliser tous les moyens techniques modernes adéquats pour prévenir le voyageur.

Mais ces obligations préalables au voyage, bien qu'indispensables, ne sont pas les seules que le transporteur doit donner au voyageur. Les informations qui lui incombent de transmettre en cas d'interruption du voyage sont plus importantes et développées par les règlements, notamment routier.

## **Section 2 Une information renforcée en cas d'interruption du voyage**

Autant l'information lors de l'achat du billet de transport est indispensable au voyageur pour conclure son contrat dans des conditions transparentes, autant l'information lors de l'interruption du voyage lui permet de comprendre et d'anticiper sa situation et son projet de voyage. Le second type d'information est donc rendu plus indispensable que le premier.

L'information due par le transporteur en cas d'interruption du voyage est circonstanciée. Elle est adaptée dans son contenu et ses modalités à la situation vécue par le voyageur (I). Par ailleurs, l'arrêt *Westbahn Management*<sup>82</sup> rendu par la CJUE permet de mettre en lumière le difficile partage de l'information en cas d'interruption du voyage (II).

---

<sup>80</sup> Tarifs SNCF, « Garantie Information », Volume 5 « Annexes », p.23

<sup>81</sup> CGV OUIGO, Article 4.3, édition au 9 juillet 2013

<sup>82</sup> Arrêt CJUE, *Westbahn Management GmbH contre ÖBB Infrastruktur AG* du 22 novembre 2012, C-136/11

## I. Une information circonstanciée

L'information communiquée par le transporteur s'adapte aux situations vécues par le voyageur. Elle est donc circonstanciée. Son contenu n'est pas le même selon que la situation est normale (exécution du contrat de transport) ou que la situation est perturbée, interruption du voyage (retard ou annulation) (A). L'information est également appropriée dans ses modalités. Tout comme l'information divulguée lors de l'achat du billet, celle délivrée au cours du voyage doit être adaptée à la situation et à la personne du voyageur (B).

### A. Distinction entre situation normale ou situation perturbée

Le contenu de l'information n'est évidemment pas le même lorsque le contrat de transport s'exécute normalement ou lorsque le voyage est interrompu en cas de retard ou d'annulation.

En transport ferroviaire, lorsque le transport s'exécute normalement, le transporteur est tenu de fournir au voyageur des informations bien spécifiques. L'article 8§2 du règlement n°1371/2007 dispose que « *les entreprises ferroviaires fournissent au voyageur, pendant le voyage, au moins les informations mentionnées à l'annexe II partie II* ».

L'annexe II donne une liste des informations minimales que le transporteur se doit de délivrer au voyageur en période normale, au cours de l'exécution du service. Le transporteur doit informer le voyageur : des services à bord, de la gare suivante, des retards, des correspondances principales et des questions relatives à la sécurité et à la sûreté. Ces informations sont spécifiques au déroulé du voyage en tant que tel, et se caractérisent essentiellement par des annonces à bord du train, diffusées par le contrôleur ou chef de bord.

Le contenu de l'information est différent en cas de perturbation du trafic. L'article 7 dispose que « *les entreprises ferroviaires ou, le cas échéant, les autorités compétentes responsables d'un contrat de service public ferroviaire, rendent publiques, par des moyens appropriés et avant leur mise en œuvre, les décisions d'interrompre les services.* »

Les informations à délivrer en cas d'interruption du trafic doivent donc être rendues publiques mais leur contenu exact et précis n'est pas révélé. L'obligation d'information concernant l'interruption du service existe donc bien mais la forme de celle-ci est plus détaillée que le fond. Aucune annexe ne vient spécifier le contenu exact de l'information.

On peut alors supposer que l'article 16 prend la relève. En cas d'interruption du trafic, le transporteur doit informer le voyageur de ses possibilités : remboursement, réacheminement ; ou poursuite de voyage. Le transporteur doit alors donner au voyageur les modalités de faire son choix en toute transparence. Il ne suffit pas de laisser un choix au voyageur mais que celui-ci fasse son choix de manière éclairée. Il doit comprendre tous les enjeux des différentes possibilités qui lui sont offertes. Pour que cet article soit correctement exécuté par le transporteur, il est indispensable que celui-ci informe le voyageur de ses choix.

En transport routier, le règlement effectue également un distinguo entre la situation normale et la situation perturbée : deux articles différents traitent de ces situations.

L'article 24 du règlement n°181/2011 précise que le transporteur doit donner au passager des informations adéquates tout au long du voyage. Néanmoins, comme nous l'avons déjà indiqué, aucune annexe ne vient préciser le contenu de ces informations.

L'article 20 du règlement traite de l'information délivrée en cas d'annulation ou de départ retardé d'un service régulier. Une distinction est faite entre le retard et l'annulation du service (§1) et les correspondances manquées en raison de l'annulation ou du retard (§2). En cas de retard ou d'annulation, le transporteur informe le voyageur de la situation ainsi que l'heure estimée de départ. En cas de correspondance manquée, le transporteur doit informer dans la mesure du possible le voyageur des autres correspondances disponibles.

Si les situations de trafic normal et trafic perturbé sont clairement distinguées, le contenu de l'information à donner reste le plus souvent flou car les textes ne la précisent pas. Les textes sont néanmoins beaucoup plus précis sur les formes que peuvent prendre ces informations.

### B. Une information appropriée

Les règlements attachent presque plus d'importance à la forme qu'au contenu de l'information à délivrer.

Le règlement routier est le plus précis sur la question. En cas d'interruption du voyage, le transporteur doit informer le voyageur de la situation dans les plus brefs délais et au plus tard **30 minutes** après l'heure de départ prévue. L'heure estimée de départ doit être communiquée dès que l'information est disponible. Le transporteur se doit donc d'informer le voyageur de la situation perturbée avec célérité. Aucun délai n'est spécifié quant à l'information liée aux correspondances. L'article 20§3 précise que les informations liées aux correspondances et aux annulations et retards doivent être délivrées aux PMR « *dans des formats accessibles* ».

Hormis cette catégorie particulière de voyageurs, l'information doit être communiquée dans la mesure du possible par voie électronique à l'ensemble des passagers, y compris les passagers qui partent d'arrêts d'autobus et non de stations dans un délai de 30 minutes maximum après l'heure de départ prévue, lorsque le passager en a fait la demande et a fourni ses coordonnées au transporteur. L'information électronique doit être demandée par le passager. Une démarche positive de sa part étant nécessaire, cela peut prendre du temps à se généraliser.

L'information délivrée lorsque le service routier est normal doit être adéquate et fournie sur demande dans des formats appropriés.

Il faut que chacun puisse recevoir et comprendre l'information sur les supports les plus adaptés, afin de répondre aux exigences liées aux passagers et à la célérité de l'information.

Concernant le transport ferroviaire, l'information est donnée, au cours du voyage, selon la forme la plus appropriée et une attention particulière est portée aux PMR (article 8§3). En cas d'interruption du voyage, l'information est également rendue publique par des moyens appropriés et surtout, avant la mise en œuvre. Si le transporteur annule le service, il doit en informer le voyageur avant de mettre en œuvre cette annulation (article 7).

Outre les moyens de révéler l'information, la temporalité de celle-ci est également un élément à prendre en compte par le transporteur en cas d'interruption du service.

L'information donnée par le transporteur est donc circonstanciée. Elle n'est pas la même lors de l'exécution du voyage ou lors de l'interruption du voyage. Ses modalités de divulgation et sa temporalité n'est pas la même en cas de service normal ou perturbé, ni même en cas de transport routier ou ferroviaire.

Chaque circonstance et chaque transport reçoit une information spécifique, appropriée et donc circonstanciée. Reste au transporteur à connaître l'étendue de cette information et surtout son contenu qui, dans la plupart des cas, n'est pas précisé par les textes. L'information, qui se doit d'être pertinente, répond aux attentes des voyageurs et doit leur permettre d'effectuer un choix éclairé quant à la poursuite de leur voyage. Le transporteur doit donc donner au voyageur toutes les informations qu'il détient et qui sont nécessaires pour sa compréhension de la situation. A l'exception de l'annexe II du règlement n°1371/2007, le transporteur est libre de fixer les informations minimales qu'il doit livrer au voyageur. La pertinence et la spécificité des informations liées à la situation doivent guider son choix. L'information connue par le transporteur doit au plus tôt être communiquée aux passagers.

Mais le partage de l'information et la connaissance de celle-ci par le transporteur soulève des difficultés pratiques, que l'arrêt Westbahn rendu par la CJUE permet d'illustrer.

## **II. Difficile partage de l'information entre transporteurs**

Les règlements routier et ferroviaire permettent de fixer un socle minimal de droits des passagers. Ces règlements permettront de rendre la concurrence entre transporteurs plus simple car les voyageurs auront des droits minimaux garantis quelle que soit la compagnie sur laquelle ils voyagent. Le transporteur est tributaire d'une obligation d'information en cas d'interruption du voyage dont il n'est pas toujours responsable ni maître. Les correspondances effectuées par des compagnies différentes soulèvent des difficultés pratiques quant au partage de l'information. L'arrêt Westbahn Management rendu par la CJUE apporte des éléments de réponse (A) dont les difficultés pratiques de mise en place doivent être explicitées (B).

### A. Apport de l'arrêt Westbahn Management

La question du partage d'information se pose essentiellement au regard des correspondances manquées. Il est possible qu'en transport unimodal, un voyageur effectue un transport sur la compagnie A puis emprunte une correspondance effectuée par le transporteur B. Le

transporteur A peut-il et doit-il informer le voyageur des éventuelles interruptions de trafic du transporteur B ?

Les textes ne répondent pas à cette question. L'article 20§2 du règlement routier précise que le transporteur doit informer les passagers des autres correspondances disponibles. S'agit-il des siennes ou également de celles réalisées par ses concurrents ? Le texte est muet.

L'arrêt *Westbahn Management* du 22 novembre 2012 rendu par la CJUE<sup>83</sup> nous donne des éléments de réponse bienvenus dans le domaine du transport ferroviaire.

En l'espèce, un litige opposait *Westbahn Management*, compagnie ferroviaire autrichienne au Gestionnaire d'infrastructure autrichien, *ÖBB-Infrastruktur*. Le gestionnaire d'infrastructure refusait de fournir au transporteur ferroviaire des informations liées au temps réel de circulation d'autres transporteurs ferroviaires dans le but d'informer ses passagers des heures de départ effectives des trains permettant d'assurer les correspondances.

Il est certain que le Gestionnaire d'infrastructure détient des données en temps réel relatives à tous les trains circulant sur le réseau ferroviaire dont il assure la gestion. Ces données comprennent la position d'un train à un moment donné ainsi que les heures d'arrivée, de passage et de départ pour la durée restante du trajet.

La première question posée à la Cour était la suivante : à la lecture combinée des articles 8§2 et de l'annexe II Partie II du règlement n°1371/2007, les informations relatives aux principales correspondances doivent-elles comprendre, outre les heures de départ normales, également les retards ou les suppressions desdites correspondances, et notamment celles relatives à d'autres entreprises ferroviaires ? La Cour répond par l'affirmative à cette première question.

La Cour se prononce également sur le rôle du Gestionnaire d'infrastructure dans le partage de l'information. Ce dernier est tenu de fournir, de manière non discriminatoire, aux entreprises ferroviaires les données en temps réel relatives aux trains exploités par d'autres entreprises ferroviaires, lorsque ces trains constituent les correspondances principales au sens de l'annexe II, partie II, du règlement n° 1371/2007.

La Cour se prononce donc sur l'étendue de l'information liée aux correspondances. Le transporteur doit fournir au voyageur l'heure de départ de la correspondance mais également tout évènement l'affectant : retard ou suppression. Il est tenu de cette obligation au sujet de ses propres correspondances mais également au sujet des correspondances mises en place par d'autres transporteurs. Le Gestionnaire d'infrastructure, de par sa position privilégiée, doit jouer un rôle actif dans le partage de cette information entre transporteurs, au minimum pour les correspondances principales.

---

<sup>83</sup> Arrêt CJUE, *Westbahn Management GmbH contre ÖBB Infrastruktur AG* du 22 novembre 2012, C-136/11

L'apport de l'arrêt est donc important, bien que sa mise en place effective soulève certaines critiques.

### B. Difficultés pratiques engendrées par l'arrêt

Après l'arrêt Westbahn dans lequel la Cour de Justice de l'UE a statué sur le droit des voyageurs à être informés sur les trains en correspondance, un nouveau cas apparaît en Allemagne concernant l'obligation d'informer les voyageurs sur les retards et perturbations.<sup>84</sup>

*« Sur la base de cet article 18, l'autorité allemande chargée de la mise en œuvre du PRR a demandé à l'entreprise DB Station&Service : d'équiper toutes les gares allemandes de matériel technique permettant de livrer, en temps réel, toutes les informations utiles aux voyageurs sur les retards et perturbations, ou d'organiser elle-même – en mettant son personnel à disposition – cette information.*

*Le tribunal de première instance saisi de l'affaire a décidé d'interpréter l'article 18 PRR dans le sens souhaité par l'autorité allemande. DB Station&Service a fait recours contre ce jugement ».*<sup>85</sup>

Ce cas montre bien à quel point l'arrêt Westbahn Management est difficile à mettre en œuvre dans la pratique. Les transporteurs, pour se conformer à cette obligation, doivent mettre en place de nouveaux systèmes pour relayer cette information, que ce soit des moyens techniques ou humains. Bien que la solution donnée par le Cour soit conforme à la visée du règlement de développer une information du passager la plus large possible et de faciliter le transport et le choix de compagnies différentes, sa mise en place concrète peut engendrer des coûts supplémentaires pour les transporteurs. L'arrêt a le mérite de clarifier cette obligation d'information liée aux correspondances principales. L'information doit porter sur l'horaire théorique mais également le retard et l'annulation de ses propres correspondances et celles des autres transporteurs de surcroît.

L'étendue de l'information minimale due par le transporteur, décrite dans l'annexe II du règlement n°1371/2007, est donc source de question. Des affaires ultérieures viendront clarifier l'étendue de l'obligation d'information due par le transporteur. En tout état de cause, l'arrêt Westbahn Management sera difficile à mettre en place dans la pratique. La solution de l'arrêt s'inscrit dans un mouvement qui veut faciliter la concurrence entre les transporteurs ferroviaires mais sa mise en place pratique s'avère difficile.

---

<sup>84</sup> Règlement n°1371/2007, Article 18

<sup>85</sup>I. Oberson, « Obligation d'informer en temps réel les voyageurs sur les perturbations » CIT-INFO 2/2013 p.5



## CONCLUSION

L'information est la condition sine qua non au développement de la concurrence entre transporteurs. Elle permet d'accroître la multimodalité : le voyageur ne craint plus de composer son voyage à la carte, variant de mode de transport ou de transporteur.

La Commission Européenne l'a bien compris et a donc mis à la charge du transporteur une obligation d'information indispensable toute au long du voyage. Cette obligation d'information présente lors de l'acquisition du billet permet au voyageur de conclure son contrat de transport en toute transparence. Cette obligation d'information subsiste tout au long du voyage et s'intensifie en cas d'interruption du voyage. A ce stade, le voyageur doit pouvoir être éclairé des choix qui s'offrent à lui quant à la poursuite, au réacheminement ou au remboursement de son billet.

L'obligation d'information est détaillée avec plus ou moins de précision dans son contenu ou ses modalités, selon les textes et les étapes du voyage. Le transporteur doit néanmoins toujours adapter son discours et donner une information adéquate et pertinente, dans des formats adaptés au public auquel il la transmet.

La Commission n'impose ici qu'un socle minimal d'information que le transporteur doit fournir. Il peut toujours s'astreindre à donner plus d'information au passager.

En l'état actuel des textes, seule une ligne de conduite est déterminée ; le transporteur n'est pas clairement fixé quant au contenu exhaustif de l'obligation d'information.

La CJUE sera donc amenée à préciser davantage le socle minimal défini à l'annexe II du règlement ferroviaire et du règlement routier, ce dernier restant laconique quant au contenu de l'information obligatoire.

		Règlement UE 1371/2007 ferroviaire	Règlement UE 181/2011 autobus et autocar
Information		Article 7:  QUI ? EF ou autorités compétentes responsables d'un contrat de service public ferroviaire.  QUOI ? Ob° d'information publique concernant l'interruption des	<b>art 20 §1:</b> en cas d'annulation ou de départ retardé, les passagers sont informés de la situation par le transporteur dans <b>les plus brefs délais et au plus tard 30 min</b> après l'heure de

		<p>services</p> <p>CMT ? Par moyens appropriés ; Info antérieure à la mise en œuvre d'interrompre le service.</p>	<p>départ prévue, ainsi que de l'heure estimée de départ dès que l'info est disponible.</p>
		<p><b>Article 8:</b> ob° d'information sur les voyages lors de l'achat du billet (annexe II part I; ex Conditions générales, horaire pour le voyage le plus rapide et tarifs les plus bas...) et pendant le voyage sous la forme la plus appropriée (annexe II part II; ex Services à bord, retard, correspondances principales).</p> <p>Attention particulière portée aux personnes souffrant d'une déficience auditive et/ ou visuelle.</p>	<p><b>art 20§2:</b> si en raison d'un retard ou d'une annulation de service, les passagers manquent une correspondance alors le transporteur doit les informer des autres correspondances disponibles, dans la mesure du raisonnable.</p>
		<p><b>Article 10:</b> Système d'information des voyageurs et réservation: STI selon la directive 2001/16/CE.</p>	<p><b>Article 20§3:</b> le transporteur veille à ce que les infos des § 1 et 2 soient accessibles dans des formats adaptés aux PMR.</p>
		<p><b>Westbahn Management, CJUE 22 novembre 2012 :</b> Le transporteur doit fournir au voyageur l'heure de départ de la correspondance + tout évènement l'affectant : retard, suppression. Pour ses propres correspondances + celles mises en place par d'autres transporteurs.</p>	<p><b>Article 24:</b> dt à l'information tout au long du voyage; infos adéquates fournies aux passagers tout le long du voyage.</p> <p><b>Article 25 :</b> informations compréhensibles et pertinentes données au voyageur sur leurs droits en vertu du règlement.</p>

## CONCLUSION PARTIE 1

Les obligations accessoires au transport, c'est-à-dire celles ne touchant pas la sécurité physique du voyageur, ne sont que légèrement renforcées par les règlements n°181/2011 et n°1371/2007.

D'une part, le champ d'application des règlements permet aux états membres de prendre des dérogations et d'établir des périodes de transition de manière assez étendue. Ainsi, très peu d'articles s'appliquent d'ores et déjà dans notre ordre juridique interne. Mis à part les articles constituant un socle minimal, les autres articles n'entreront en vigueur au maximum, qu'à l'échéance 2021 pour le routier et 2024 pour le ferroviaire, laissant aux transporteurs le soin de se conformer à leurs obligations nouvelles.

D'autre part, le droit au transport des PMR et les obligations accessoires qui en découlent ne constituent pas une véritable avancée. La France avait déjà initié un mouvement législatif en faveur de leur mobilité, mouvement doublé par l'engagement volontaire de certains transporteurs, tel la SNCF.

Cependant, d'autres obligations accessoires, telles celles dues en cas d'interruption du voyage ont été renforcées par l'arrivée des règlements passagers. L'accent est clairement mis sur la thématique du retard, de l'annulation ou encore de la correspondance manquée. En outre, l'obligation d'information que le transporteur doit dispenser tout au long du voyage est renforcée.

Un renforcement des obligations accessoires du transporteur s'opère donc mais de manière légère, avec la possibilité pour le transporteur de s'adapter aux nouvelles dispositions qui n'entreront en vigueur que dans les années futures.

Si les obligations accessoires semblent être renforcées, bien que légèrement, la responsabilité du transporteur français en matière d'accident corporel et de bagages pourrait s'alléger par le biais de l'adoption des règlements passager.

## **PARTIE 2 UN ALLEGEMENT ESPERE DE RESPONSABILITE EN MATIERE D'ACCIDENT CORPOREL ET DE BAGAGES**

---

Les règlements n°1371/2007 et n°181/2011 créent des droits des voyageurs en matière d'accident corporel et de manière plus accessoire, des droits concernant les bagages. Les textes encadrent et la jurisprudence modèle la responsabilité du transporteur routier et ferroviaire en la matière.

L'avènement des règlements passager n°181/2011 et n°1371/2007 permet de penser qu'un allègement de la responsabilité du transporteur en matière routière et ferroviaire pourrait s'amorcer. En effet, la jurisprudence de la Cour de cassation est tellement stricte que les dispositions posées par les textes semblent plus favorables au transporteur et pourront à l'avenir entraîner un allègement du régime de sa responsabilité.

Plusieurs indices permettent d'étayer cet argument : des causes d'exonérations plus souples en ferroviaire, une prescription plus courte en matière d'accident corporel et des conditions d'action plus favorables (Titre I).

Concernant les bagages à mains, les bagages enregistrés et véhicules transportés la responsabilité du transporteur reste limitée et encadrée par les textes (Titre II).

Les dispositions des règlements n'aggravent donc pas la responsabilité du transporteur en matière d'accident corporels et de bagages. Au contraire, un allègement de son régime de responsabilité pourrait s'amorcer avec les textes et l'interprétation que les juges en feront.

### **TITRE 1 ACCIDENTS CORPORELS : VERS UNE EVOLUTION FAVORABLE POUR LE TRANSPORTEUR**

Depuis 1911, le transporteur est tenu d'une obligation de sécurité de résultat. Il doit transporter le voyageur sain et sauf de son point de départ à son point d'arrivée.

La responsabilité du transporteur en matière d'accident corporel a été fortement modelée par la jurisprudence. La jurisprudence française en matière d'accident corporel affiche d'ailleurs une très grande sévérité vis-à-vis du transporteur routier et ferroviaire (Chapitre 1).

Les dispositions des règlements mettent à la charge du transporteur de nouvelles obligations, telle l'obligation de verser des avances en cas d'accident. Mais paradoxalement, les régimes de responsabilité mis en place par ces textes apparaissent plus souples et donc plus favorables aux transporteurs que ne le prévoit la jurisprudence actuelle (Chapitre 2).

## CHAPITRE I SEVERITE EXCESSIVE DE LA JURISPRUDENCE FRANÇAISE

« La responsabilité d'un transporteur de personnes est fonction de la liberté de mouvements du voyageur pendant l'exécution du contrat. Celle-là est d'autant moins sévère que celle-ci est plus marquée » disait Rodière dans son ouvrage « *Les transports de personne dans la jurisprudence* ». <sup>86</sup>

Cette conception est aujourd'hui dépassée. En effet, depuis 1911 une obligation de sécurité de résultat a été mise en place par la jurisprudence et le régime de responsabilité du transporteur s'est considérablement durci. Le régime du transporteur est tellement strict qu'il équivaut presque à un système d'indemnisation automatique.

L'évolution de la jurisprudence en matière d'accident corporel se caractérise par un durcissement (Section 1). Ce durcissement est tel que le régime de responsabilité est devenu une garantie d'indemnisation automatique (Section 2).

### Section 1 Durcissement progressif de la jurisprudence

Il faut remettre l'évolution de la responsabilité du transporteur en matière d'accident corporel dans son contexte (I) avant de dresser un état des lieux de la jurisprudence actuelle et d'évoquer ses perspectives (II).

#### **I. Un contexte spécifique teinté d'enjeux primordiaux**

L'évolution du régime de responsabilité du transporteur s'explique par le contexte historique lié aux conditions de transport (A). Ce contexte particulier dégage des enjeux actuels primordiaux (B).

##### A. Contexte historique

« Tant que les transports étaient lents, que les voyageurs ne se confiaient pas à une machinerie compliquée, que leurs réactions personnelles comptaient pour leur sécurité plus que tout autre facteur, on n'éprouva que le besoin d'une règle de responsabilité sévère à l'égard des voituriers. Leur lourde responsabilité, sanction de l'obligation de résultat qu'ils auraient contractée envers leurs contractants, n'apparaît qu'au début de ce siècle ». <sup>87</sup>

---

<sup>86</sup> René RODIERE, Refat ABADIR et Andrée HAO sous la direction du professeur MARIO ROTONDI « *Le transport des personnes dans la jurisprudence* », éd. LIBRAIRIES TECHNIQUES LITEC, 1973

<sup>87</sup> Idem note précédente, p.33

En effet, c'est par un arrêt du 21 novembre 1911<sup>88</sup> rendu dans une affaire maritime, qu'apparaît pour la première fois l'obligation de sécurité de résultat, découlant du contrat de transport. La Cour de cassation abandonne la thèse délictuelle et reconnaît que « *l'exécution du contrat de transport comporte, pour le transporteur, l'obligation de conduire sain et sauf le voyageur à destination* ».

C'est dans un arrêt ferroviaire, *Chemin de fer du Midi c. Mestelan*, que la Cour de cassation fixa définitivement sa jurisprudence. Le principe sera bientôt étendu à tous les modes de transport, dont l'autocar (Cass. Civ. 1<sup>re</sup>, 23 mai 1955 : D. 1955, 504).

Depuis un arrêt du 21 avril 1913, l'obligation est une obligation de résultat.<sup>89</sup> En cas d'accident corporel, le transporteur est présumé responsable à moins de prouver une cause d'exonération ou un défaut dans le lien de causalité. Très tôt, le régime de responsabilité du transporteur a été sévère.

Cette obligation de sécurité de résultat perdure encore aujourd'hui et a laissé place à un régime de responsabilité encore plus contraignant pour le transporteur ferroviaire et routier.

Ce contexte historique permet de comprendre la sévérité du régime actuel du transporteur. A l'époque les transports constituaient une véritable expédition et la machinerie était dangereuse, moins sûre qu'aujourd'hui. Les accidents nombreux ne pouvaient pas rester non réparés. Pour des facilités probatoires à l'égard de la victime, ce régime de faveur a été logiquement instauré. Cependant, les raisons qui motivaient cette sévérité ne permettent pas de justifier l'aggravation depuis plusieurs décennies du régime du transporteur. Les moyens de transport sont aujourd'hui plus sûrs et la faute de la victime ou le fait du tiers sont pour la plupart à l'origine de l'accident. La machinerie, en tant que telle, n'est plus constitutive de dommages.

Ce contexte historique qui a permis d'expliquer l'avènement d'un tel régime ne permet pas de justifier une telle aggravation. Si la machinerie actuelle ne permet plus d'expliquer la sévérité du régime du transporteur, les enjeux primordiaux de tels accidents permettent d'en saisir les raisons.

## B. Des enjeux primordiaux

Transporter le passager sain et sauf de son point de départ jusqu'à son point de destination constitue la base du contrat de transport.

Personne n'a envie de voyager si sa santé ou sa sécurité est en danger. Les risques du voyage ne sont plus aussi présents et importants que ceux qui existaient au 20<sup>e</sup> siècle. Cependant, les

---

<sup>88</sup> Arrêt *Compagnie générale transatlantique c. Zbidi Hamida ben Mahmoud* Cass civ, 21 novembre 1911, DP 1913, I, 249 (1<sup>re</sup> espèce).

<sup>89</sup>Cass civ 21 avril 1913, *Chemin de fer P.O. c. Veuve Donat* (D.P. 1913, I, 249 3<sup>e</sup> espèce).

accidents existent toujours, bien que les contraintes soient différentes sur route ou en ferroviaire. En effet, en matière routière, la sécurité routière mobilise toujours autant et les accidents de cars renversés sur l'autoroute sont encore malheureusement trop nombreux. En matière ferroviaire, les accidents de train sont rares mais n'ont pas totalement disparu.<sup>90</sup>

Protéger le voyageur devient donc un enjeu indispensable et primordial.

C'est dans cette logique qu'est apparu en routier un régime de responsabilité du transporteur qui s'apparente à un système de garantie : la loi Badinter de 1985<sup>91</sup>. Cette indemnisation intégrale et quasi automatique ne laisse pas vraiment de place à une exonération possible du transporteur routier. En parallèle, le transport ferroviaire a connu un durcissement exceptionnel de la jurisprudence qui a conduit à réduire au strict minimum ses causes d'exonération en cas d'accident corporel.

La Commission Européenne souhaite par ces règlements créer des droits minimums des passagers et les accidents corporels entrent dans son champ d'action. Il est impératif que le voyageur n'ait pas d'accident et en cas d'accident, soit indemnisé le mieux et le plus tôt possible.

Cependant, les règlements ne font que créer des indemnisations forfaitaires et globalisées alors que le préjudice corporel de chacun est spécifique. C'est donc souvent aux juridictions nationales que le soin de trancher en cas de désaccord entre le transporteur et le passager est laissé.

*« Les conventions internationales prévoient un droit individuel à la réparation du préjudice subi. En cas de désaccord entre les passagers et le transporteur, la question doit être examinée par la juridiction compétente à la lumière des circonstances de l'espèce. En revanche, les règlements sur les droits des passagers dans l'UE ne prennent pas en considération les préjudices individuels mais prévoient une protection plus directe et collective des passagers afin de réduire les difficultés et les désagréments, au moyen de recours standardisés et immédiats encadrés par des critères objectifs et mesurables, tels que la durée du retard, le prix du billet ou le kilométrage du trajet. »<sup>92</sup>*

Les conventions internationales dont il est fait mention sont aujourd'hui transposées dans le droit de l'UE à l'instar des RU-CIV annexé au règlement n°1371/2007.

---

<sup>90</sup> Accident ferroviaire de Brétigny sur Orge du 12/08/2013, accident ferroviaire de Saint Jacques de Compostelle du 24/07/2013 ou encore le récent exemple d'une collision entre un TER et un TGV dû à un problème de signalisation près de Pau

<sup>91</sup> Loi n°85-677 du 5 juillet 1985 dite loi Badinter

<sup>92</sup> Communication UE « Une vision européenne pour les passagers: Communication sur les droits des passagers dans tous les modes de transport », du 19/12/2011 COM 2011(898) p.13

La sécurité et la sûreté constituent un élément sine qua non du voyage. La sécurité encourage le voyage. C'est donc un enjeu primordial que de satisfaire la sécurité des passagers et de les indemniser au mieux en cas d'accident.

Faire un état des lieux de la jurisprudence actuelle met en évidence la diversité des situations et des régimes de responsabilité afférents.

## **II. Etat des lieux de la jurisprudence actuelle**

Faire un état des lieux est un préalable nécessaire à l'énumération et à la tentative de catégorisation des nombreux arrêts rendus en matière d'accidents corporel. Les régimes de responsabilité des transporteurs routier et ferroviaire ont des contours bien définis (A). La disparité des circonstances d'accidents corporels conduit à établir une typologie (B).

### A. Des régimes aux contours définis

La jurisprudence et les textes délimitent les contours du régime de responsabilité du transporteur terrestre.

La jurisprudence a fixé l'étendue de cette responsabilité dans le temps. De l'achat du billet à la fin du voyage, un laps de temps considérable peut s'écouler. L'obligation de sécurité de résultat devait donc être bornée.

C'est l'arrêt Caramello (SNCF c/ Caramello) du 1<sup>er</sup> juillet 1969 qui fixe l'étendue de cette obligation : *« Attendu que l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination résultant de cet article (1147 civ) n'existe à la charge du transporteur que pendant l'exécution du contrat de transport, c'est-à-dire à partir du moment où le voyageur commence à monter dans le véhicule et jusqu'au moment où il achève d'en descendre ».*

Récemment, un arrêt de la Cour de cassation<sup>93</sup> a permis de restreindre les contours de l'obligation de résultat, au sujet d'un billet non valable pour le train emprunté. *« L'arrêt retient qu'il importe peu à la solution du litige que celui-ci se soit trompé de rame car, titulaire d'un abonnement régulier, il avait bien souscrit un contrat de transport avec la SNCF ;*

*Qu'en statuant ainsi, tout en constatant que l'accident n'était pas survenu dans l'exécution du contrat convenu entre les parties, la cour d'appel a violé les textes susvisés, le premier par fausse application, le second par refus d'application. »*

En matière d'autocar, la solution est la même. En atteste un arrêt du 23 février 1971, *Martinez c. Cie provençale de transport automobile* : une dame âgée fait une chute dans un escalier qui donne accès au terre-plein affecté au stationnement des véhicules, quelques instants après

---

<sup>93</sup> Cass. 1re civ. , 1er décembre 2011, n° 10-19.090



avoir quitté le bus. Le contrat de transport avait pris fin, la Compagnie de transport n'a donc pas été jugée responsable.

Cependant, certaines situations peuvent être plus problématiques, telle celle de descendre du train puis d'en remonter pour prendre ses bagages et se blesser en redescendant du train : la responsabilité du transporteur en l'espèce est contractuelle.<sup>94</sup>

Ainsi, en matière ferroviaire, lorsque le voyageur est en possession d'un billet et qu'il se blesse au contact du moyen de locomotion, la responsabilité du transporteur est contractuelle. Lorsque le voyageur est démuné de billet (ex. accompagnateur d'un voyageur ou fraudeur), la responsabilité du transporteur sera délictuelle (1384 civ.).

En matière routière, dès lors qu'un véhicule terrestre à moteur est impliqué dans un accident de la circulation, il convient d'appliquer la loi du 5 juillet 1985, dite Loi Badinter, y compris pour les accidents de montée ou de descente d'un autocar ou autobus à l'arrêt.

Cette obligation de sécurité est une obligation de résultat :

- en cas d'accident de la circulation, les dommages subis par le voyageur sont indemnisés en application de la loi Badinter ;
- en dehors de tout accident de la circulation (ex. agression), les dommages subis par le voyageur sont du domaine de la responsabilité contractuelle.<sup>95</sup>

Peu importe que le voyageur soit ou non en possession d'un billet, en cas d'accident de la circulation, la loi Badinter prime sur le droit commun. Si l'on n'est pas dans le champ de la loi Badinter, la responsabilité du transporteur sera contractuelle si le voyageur avait un billet et délictuelle en cas d'absence de billet. Mais aujourd'hui le contentieux sur le terrain contractuel s'est vidé de sa substance au profit de l'application quasi-systématique de la loi Badinter.

La rigueur pour le transporteur est donc d'un niveau comparable en routier et en ferroviaire bien que les régimes ne soient pas les mêmes. Les accidents donnant lieu à une indemnisation sont variés et certains suscitent encore de l'intérêt de la part de la jurisprudence.

## B. Une typologie variée

Il serait vain de faire une typologie exhaustive de tous les accidents corporels que l'on peut rencontrer dans le domaine du transport.

---

<sup>94</sup> Cass. 1re civ., 2 mars 1983: Bull. civ. 1983, I, n° 86

<sup>95</sup> Lamy Tourisme « *Responsabilité de l'autocariste* » Etude 220 Responsabilité contractuelle du transporteur.

Hors du train, on rencontre des accidents de passage à niveau (piéton, vélo, VTM), des accidents de passage planchéié dans la gare, des accidents d'escalator, des accidents de quai, des accidents en pleine voie, des électrocutions/électrifications, des suicides, et surtout des accidents de descente et montée de train à l'arrêt et en marche. Enfin, il y a également des chutes dans le train du voyageur lui-même ou d'un objet qui heurte le voyageur et le blesse.

Parmi tous ces types d'accidents, la victime est elle-même souvent à moitié responsable de son propre dommage par son inattention ou son imprudence. Mais un type d'accident revêt une dimension particulière, c'est celui des agressions du voyageur par un autre passager.

La jurisprudence est très sévère avec ce genre de cas. Dans un arrêt du 3 juillet 1974<sup>96</sup>, relatif à l'agression d'un voyageur dans le métro parisien, la Cour de cassation avait donné raison à la cour d'appel qui avait considéré que l'agression n'était ni imprévisible ni irrésistible et que le transporteur devait indemniser la victime sur le fondement de l'obligation de sécurité.

Dans un arrêt du 12 décembre 2000<sup>97</sup>, la Cour considéra que l'obligation de sécurité inclut le risque d'agression et refusa de qualifier l'agression de cas de force majeure car elle aurait pu être évitée par des mesures de prévention. Cette solution a été reprise par la suite dans d'autres cas d'agression<sup>98</sup>.

Cette jurisprudence a été remise en question par un arrêt rendu le 23 juin 2011.<sup>99</sup> Le passager d'un train avait été mortellement blessé de plusieurs coups de couteau par un passager. Pour la première fois la Haute juridiction reconnaît qu'une agression peut constituer un cas de force majeure, exonératoire de responsabilité pour le transporteur :

*« Mais attendu qu'après avoir constaté que M. B. s'était soudainement approché d'E. F.-L. et l'avait poignardé sans avoir fait précéder son geste de la moindre parole ou de la manifestation d'une agitation anormale, la cour d'appel a estimé qu'un tel geste, en raison de son caractère irrationnel, n'eût pu être empêché ni par un contrôle à bord du train des titres de transport, faute pour les contrôleurs d'être investis du pouvoir d'exclure du train un voyageur dépourvu de titre de transport, ni par la présence permanente d'un contrôleur dans la voiture, non plus que par une quelconque autre mesure à bord du train ; qu'elle en a déduit à bon droit que l'agression commise par M. B. présentait pour la SNCF un caractère imprévisible et irrésistible. »*

Il convient de mentionner cet arrêt car il est rare que la Cour de cassation retienne la force majeure, cause exonératoire, à l'encontre de la SNCF.

---

<sup>96</sup>Cass. 1re civ., 3 juill. 1974 : JCP 1974, II, n° 17919, obs. Rodière

<sup>97</sup>Cass. 1re civ., 12 déc. 2000 : Bull. civ. 2001, n° 323 ; D. 2001, p. 1650, note Ch. Paulin

<sup>98</sup> Cass. 1re civ., 21 nov. 2006, n° 05-10.783 : JurisData 2006-036026 ; Rev. dr. transp. 2007, comm. 7, note Ch. Paulin

<sup>99</sup>Cass. 1re civ., 23 juin 2011, n° 10-15.811, FS-P+B+I, H. c/ SNCF et a. : JurisData n° 2011-012304

En matière routière, l'agression par un tiers est un des rares cas où la loi Badinter ne s'applique pas. Le droit commun s'applique ainsi que les causes d'exonération y afférent, tel le fait du tiers.

*« L'agression n'est pas un risque du transport comme l'est malheureusement l'accident mais un risque sociétal dont il serait inéquitable et inexact sur le plan de l'effet relatif des conventions d'en faire supporter les conséquences par le transporteur. L'obligation essentielle du contrat de transport doit rester celle d'assurer le déplacement du passager tandis que la sécurité doit rester un accroissement naturel de cette obligation, sans pour autant justifier d'extrapolations hors du champ contractuel. »<sup>100</sup>*

**CONCLUSION Section 1**-L'accident corporel dans le transport regroupe une typologie variée, dont le devenir a été fortement modelé par la jurisprudence. En effet, c'est la jurisprudence qui crée en 1911 cette obligation de sécurité de résultat illustrant déjà l'enjeu primordial que représentait la sécurité dans les transports de voyageur. C'est encore la jurisprudence qui a délimité le régime de responsabilité du transporteur en déterminant dans le temps le début et la fin de cette obligation de sécurité, puis en explicitant la nature de sa responsabilité, contractuelle et délictuelle et enfin enjoignant le législateur à créer un régime spécial pour le transport routier, la loi Badinter.

Les cas d'accidents traités par la jurisprudence, très divers, emportent toujours la même sévérité à l'égard du transporteur. Seul un cas d'agression a emporté dernièrement un cas de clémence de la part de la Haute juridiction. Cette solution de clémence est assez rare pour être signalée car dans toutes les autres hypothèses d'accident, le transporteur est systématiquement condamné. La jurisprudence française est tellement sévère que le régime de responsabilité peut s'apparenter à un système d'indemnisation automatique.

## **Section 2 Une responsabilité automatique du transporteur**

Le régime de responsabilité des transporteurs est tellement strict que l'on peut presque le considérer comme une garantie automatique d'indemnisation de la victime. La loi Badinter est un régime d'indemnisation automatique que le transport ferroviaire tend à rejoindre depuis quelques années avec l'aggravation du régime de responsabilité du transporteur et des causes d'exonération de plus en plus difficiles à démontrer. On est clairement dans une logique de « tout ou rien » (I). Les prémisses d'un possible changement sont apportées par des décisions concernant les services internationaux (II).

---

<sup>100</sup> J-B Charles et E. Couty, « Agression d'un passager par un autre : la Cour de cassation tempère l'extension de l'obligation de sécurité du transporteur ferroviaire », Revue de droit des transports n° 11, Décembre 2011, comm. 173 citant A. Beguin, La sécurité de la personne dans le contrat : Thèse Angers, 2002.

## I. Des causes d'exonérations inscrites dans une logique du « tout ou rien »

En routier comme en ferroviaire, il est extrêmement difficile pour le transporteur de s'exonérer de sa responsabilité. Dès qu'un voyageur se blesse dans le moyen de locomotion ou dans le cadre d'un accident de la circulation impliquant un VTM, le transporteur est responsable et doit indemniser la victime. Les cas d'exonération sont tellement difficiles à satisfaire que le transporteur ne peut que difficilement s'en sortir. En ferroviaire, la force majeure n'est quasiment jamais retenue (A). En routier, les conditions d'exonération de la loi Badinter sont également très strictes (B).

### A. Une force majeure inatteignable

Le transporteur ferroviaire ne peut pas s'exonérer en prouvant qu'il n'a pas commis de faute ; c'est la contrainte de l'obligation de résultat. Il ne peut échapper à son obligation d'indemnisation de la victime d'accident corporel qu'en démontrant un cas d'exonération.

Les cas d'exonérations sont traditionnellement la force majeure, la faute de la victime et le fait du tiers. Cependant, ces derniers ne sont que très rarement retenus. En effet, la faute de la victime ou le fait du tiers seuls ne suffisent plus. Il faut que la faute de la victime ou le fait du tiers présentent les caractéristiques de la force majeure, c'est-à-dire imprévisible, irrésistible et extérieure.

C'est un arrêt du 13 mars 2008<sup>101</sup> qui est à l'origine de ce durcissement des conditions d'exonération. Au visa de l'article 1147 du code civil, la Cour de cassation juge que le transporteur ferroviaire tenu d'une obligation de sécurité de résultat envers un voyageur, ne peut s'en exonérer partiellement et la faute de la victime, à la condition de présenter les caractéristiques de la force majeure, ne peut emporter qu'une exonération totale.

Ainsi la faute de la victime doit toujours présenter les caractéristiques de la force majeure pour être exonératoire pour le transporteur. En outre, aucune exonération partielle n'est possible : on est désormais dans une logique du « tout ou rien », qui n'est pas sans rappeler la jurisprudence « Desmares ».

Partant de ce constat, rien n'est imprévisible ni irrésistible pour la SNCF.

Une victime en état d'alcoolémie avancée s'endort dans le train alors que celui-ci quitte son terminus pour se rendre en gare de triage. L'individu entreprend de descendre du train et chemine le long de la voie ferrée avant de s'agenouiller par terre et d'être percuté par un train : l'accident n'est pas irrésistible pour la SNCF<sup>102</sup>.

---

<sup>101</sup>Cass civ 1<sup>re</sup>, 13 mars 2008 Ibouroi c. SNCF n°05-12.551, à propos d'une descente de train en marche

<sup>102</sup>Cass civ 2<sup>e</sup>, 15 décembre 2005 n°03-16.772

De même, un voyageur qui arrivant tardivement sur le quai alors que son train commence à partir, monte dans le train en marche et, ce faisant, tombe sous le train, n'est pas irrésistible ni imprévisible pour la SNCF<sup>103</sup>.

On ne saurait faire une liste exhaustive de toutes les décisions rendues. Mais on peut remarquer que la jurisprudence va parfois très loin. En effet, un passager qui sort du train en marche pour effectuer des pirouettes sur la barre d'appui n'est pas constitutive d'un cas de force majeure.<sup>104</sup>

Seule la faute intentionnelle de la victime permet d'exonérer le transporteur. La Haute Juridiction a en effet reconnu que le suicide d'un passager lors du départ du train de sa station était imprévisible et irrésistible pour le transporteur.<sup>105</sup>

Certaines décisions rendues par des juges du fond ou de Cour d'appel prennent en compte la faute de négligence et d'imprudence du voyageur pour permettre un partage de responsabilité. Aucune avancée favorable n'est notable du côté de la Cour de cassation. Le seul espoir pour le transporteur réside dans la matérialité des faits. En effet, lorsque les déclarations des passagers victimes ne sont pas suffisamment étayées ou totalement contradictoires, la véracité de ses propos sont en doute et les conditions dans lesquelles l'accident s'est produit ne sont pas identifiables.

Si les conditions d'exonérations sont strictes en transport ferroviaire, elles le sont également en transport routier.

### B. De strictes conditions d'exonération posées par la loi Badinter

La loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, dite loi Badinter, transcende la distinction responsabilité délictuelle et contractuelle. Dès qu'un véhicule terrestre à moteur est impliqué dans un accident de la circulation, la loi s'applique.

Le transporteur doit alors indemniser le passager victime en vertu du régime d'indemnisation automatique édicté par la loi.

On va ici encore plus loin qu'en transport ferroviaire car comme le précise l'article 2 de la loi « *Les victimes, y compris les conducteurs, ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un véhicule mentionné à l'article 1er.* »

---

<sup>103</sup>Cass civ 2<sup>e</sup>, 21 décembre 2006 n°06-10.976

<sup>104</sup>Cass Mixte, 28 novembre 2008 n°06-12.307

<sup>105</sup>Cass. Ass. Plé., 14 avril 2006 n° 04-18.902

Seule la faute de la victime est alors une cause d'exonération possible pour le transporteur, mais uniquement quant aux **dommages matériels** : « *La faute, commise par la victime a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages aux biens qu'elle a subis.* »<sup>106</sup>

On ne peut pas opposer à la victime sa faute pour s'exonérer de l'indemnisation d'un dommage portant atteinte à son **intégrité physique** « *à l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident.* » Donc la faute inexcusable, cause exclusive de l'accident permet seule au transporteur de s'exonérer.

Cependant lorsque la victime a moins de 16 ans ou plus de 70 ans ou lorsqu'elle est invalide ou présente un taux d'incapacité au moins de 80%, cette cause d'exonération ne tient plus. Seule la faute intentionnelle de la victime, c'est-à-dire lorsqu'elle a volontairement recherché le dommage subi, peut exonérer le transporteur.

Les cas d'exonérations sont donc très limités en transport routier : faute intentionnelle (ex. suicide) ou faute inexcusable, à condition que la victime ne fasse pas partie d'une catégorie de personne énumérée.

On est donc dans une logique de « tout ou rien » concernant l'accident corporel en routier et en ferroviaire. Soit on est dans le cadre de la force majeure ou d'un acte qui en présente les caractéristiques en ferroviaire ou d'une faute intentionnelle/ inexcusable en routier et alors le transporteur sera complètement exonéré ; soit le transporteur n'arrive pas à démontrer un de ces cas et il doit indemniser la victime de son accident corporel.

Cette sévérité jurisprudentielle en ferroviaire qui n'est pas sans rappeler la jurisprudence «Desmares»<sup>107</sup> avait conduit le législateur à édicter la loi de 1985 afin de contrecarrer cette jurisprudence. Cependant, aucune loi française ne vient adoucir la rigueur de la jurisprudence à l'égard du transporteur ferroviaire. L'adoucissement du régime viendra plus certainement de l'international.

## **II. Prémisses d'un changement initié par des décisions internationales**

La jurisprudence a durci les conditions d'exonération du transporteur ferroviaire laissant place à un régime de « tout ou rien ». En transport routier, la loi de 1985 a apporté un correctif à cette jurisprudence excessive et le règlement n°181/2011 effectue un renvoi à l'application du droit national pour l'indemnisation en cas de décès ou lésion corporelle.

En ferroviaire, un régime plus favorable s'amorcera par l'international et notamment par l'application des RU-CIV (A). L'arrêt favorable rendu par la Cour de cassation en 2008 préfigure l'avènement des règlements et annonce les prémisses d'un changement (B).

---

<sup>106</sup> Loi Badinter, article 4

<sup>107</sup>Cass civ 2<sup>e</sup>, 21 juillet 1982 n° 81-12.850

## A. Un régime international plus favorable

La Cour de cassation n'a pas la même sévérité pour tous les accidents. En effet, ceux qui se passent à l'international ne sont pas soumis aux mêmes règles et donc aux mêmes principes.

Un passager voyageant à bord d'un train pris à Barcelone pour se rendre à Berne via Avignon et Genève, est découvert le 7 mai 1997 gravement blessé sur la voie ferrée. La Cour de cassation dans un arrêt du 13 mars 2008<sup>108</sup>, rendu au visa de l'article 26 des RU-CIV, déclare que :

*« La Cour qui a constaté que le lieu de la chute de la victime coïncidait avec une croix sur un plan trouvé dans son sac et que le jet préliminaire de ses bagages sur la voie ferrée contredisait l'hypothèse d'un accident, a pu estimer que les éléments de fait relevés constituaient des présomptions graves, précises et concordantes d'un acte volontaire et en déduire que la chute de M. X... résultait d'un comportement non conforme à la conduite normale des voyageurs ; que par ces seuls motifs, la cour d'appel a légalement justifié sa décision ; »*

Ainsi, la faute de la victime résultant d'un comportement non conforme à la conduite des voyageurs, est exonératoire par la SNCF. La solution rendue n'aurait pas été la même au visa du Code civil. En effet, le suicide de la victime ou le saut d'un train en marche prémédité n'est pas imprévisible et irrésistible pour la SNCF.

L'arrêt prend d'ailleurs toute sa perspective lorsque l'on mentionne un autre arrêt statuant le jour même, en matière interne, établissant une solution opposée.<sup>109</sup>

C'est bien le caractère international de l'espèce qui justifie la solution clémente de la Cour de cassation. Le régime international des RU-CIM est plus favorable au transporteur. L'arrêt annonce les prémises d'un changement dans notre ordre interne en matière d'accident corporel, puisque les RU-CIM sont annexés au règlement n°1371/2007.

## B. Prémises d'un changement annoncé

Cet arrêt du 13 mars 2008 préfigure un changement annoncé par l'avènement des règlements. Le transporteur ferroviaire peut espérer un allègement de sa responsabilité avec l'application du règlement n°1371/2007 dans notre ordre interne.

L'article 11 du règlement n°1371/2007 fait partie du socle minimal d'articles qui s'appliquent depuis le 3 décembre 2009 dans notre ordre juridique interne. Cet article 11 édicte le régime de responsabilité du transporteur ferroviaire en effectuant un renvoi à l'article 26 des RU-CIV, sous réserve du droit national plus favorable.

---

<sup>108</sup>Cass civ 1<sup>re</sup>, 13 mars 2008 n° 05-11.800

<sup>109</sup>Cass civ 1<sup>re</sup>, 13 mars 2008 n°05-12.551

L'article 26 prévoit un régime de responsabilité objective avec trois cas d'exonération :

- la force majeure reprise sous les termes « *circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire 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 pas obvier* » ;
- la faute du voyageur ;
- le comportement du tiers.

Ainsi l'application de cet article dans notre ordre interne permettra à l'avenir de contrebalancer cette jurisprudence devenue trop stricte et sclérosante pour le transporteur ferroviaire. Cette jurisprudence excessive devrait donc changer non pas sous l'empire du législateur français comme ce fut le cas en transport routier mais sous l'impulsion du législateur européen, renvoyant à un texte international.

Cette jurisprudence française était devenue intenable car il paraissait inéquitable que le transporteur réponde de la moindre imprudence commise par le voyageur.

En outre, cette jurisprudence sévère ne pouvait perdurer comme l'illustrent les deux arrêts rendus le 13 mars 2008. La même situation, le même préjudice, conduisaient à des situations différentes. La victime était plus ou moins indemnisée en fonction que son train effectuait un trajet interne ou international.

Comme l'exprime Geneviève Viney « *cette différence n'est évidemment pas justifiée en logique car ces passagers sont exposés exactement aux mêmes risques et le transporteur doit veiller à leur sécurité de la même façon et avec le même soin.* »<sup>110</sup>

Cette solution aberrante est justement corrigée par le règlement passager qui édicte un régime de règles unifiées, identiques à l'interne comme à l'international.

## CONCLUSION

Les deux arrêts rendus le 13 mars 2008 mettent en lumière les imperfections de la jurisprudence excessivement sévère mise en œuvre par la Cour de cassation. En effet elle place le transporteur ferroviaire dans un régime de responsabilité que l'on peut qualifier de « tout ou rien ». Outre la force majeure, rien ne parvient à l'exonérer. Mais dans le même temps, la Haute juridiction permet son exonération sur faute simple de la victime pour un trajet international. Cet émiettement du régime de responsabilité aboutit à des solutions absurdes et à des inégalités de situations.

---

<sup>110</sup> G. Viney, « La responsabilité du transporteur terrestre de personnes en cas de faute de la victime », Recueil Dalloz 2008 p. 1582



La jurisprudence française, ancienne et créatrice en matière d'accident corporel, édicte désormais un régime qui est devenu un régime de garantie automatique.

*« A défaut d'une intervention du législateur modifiant les règles applicables au transporteur ferroviaire, celui-ci ne peut que demeurer assujéti aux normes juridiques actuelles dont l'arrêt attaqué a fait une application orthodoxe. »*<sup>111</sup>

Le changement ne viendra donc pas par le législateur national mais par le législateur européen. Le règlement passager permettra dans l'application qui en est attendue de tempérer cette jurisprudence devenue trop sévère vis-à-vis du transporteur ferroviaire. Les dispositions prévues par les règlements n°181/2011 et n°1371/2007 tout en étant favorables au voyageur, permettent de rétablir un équilibre entre celui-ci et le transporteur en matière d'accident corporel.

---

<sup>111</sup> Avis de M. DOMINGO, avocat général *A propos de l'arrêt Cass. Mixte, 28 novembre 2008 n° 06-12.307* (accident d'un jeune effectuant des pirouettes sur une barre d'appui à l'extérieur de la rame ; force majeure non reconnue).

## **CHAPITRE II DISPOSITIONS FAVORABLES DES REGLES INTERNATIONALES**

Les règlements passagers n°1371/2007 et n°181/2011 ne parlent pas d'accident corporel en tant que tel mais y font allusion sous les termes « blessures », « lésions » ou encore « décès » du passager. Certains articles concernent le fondement de la responsabilité du transporteur et posent principe de responsabilité et causes d'exonérations. D'autres mettent en place des mesures d'indemnisation spécifiques, telle l'innovante mesure de versement d'avances.

Le dispositif de responsabilité du transporteur et d'indemnisation de la victime en cas d'accident corporel semble plus favorable au transporteur ferroviaire et reste inchangé en matière routière. Certaines dispositions posent d'ores et déjà des problèmes d'interprétation. Mais les jurisprudences récentes tendent à apporter des éléments de solution.

Par mesure de clarté, fondement de la responsabilité (Section 1) et mesures d'indemnisation (Section 2) seront étudiées de manière distincte.

### **Section 1 Fondement de la responsabilité du transporteur**

Les règlements passagers mettent en place des systèmes de responsabilité du transporteur en matière d'accidents corporels qui semblent plus favorables en ferroviaire et inchangé en routier (I). Cependant, les articles du règlement ferroviaire n°1371/2007 en effectuant des renvois aux RU-CIV comportent des difficultés d'articulation et d'interprétation (II).

#### **I. Un dispositif amélioré pour le transporteur**

Une distinction doit être opérée entre les deux règlements car les effets attendus par leur application ne sont pas les mêmes. Le règlement n°1371/2007 consacré au ferroviaire crée un régime plus favorable pour le transporteur que le régime français actuel (A). En revanche, le règlement n°181/2011 laisse inchangé le régime de responsabilité du transporteur routier (B).

##### **A. Un régime plus opportun pour le transporteur ferroviaire**

Plusieurs éléments permettent d'affirmer que le régime du transporteur tel qu'il est conçu par le règlement sera plus favorable au transporteur ferroviaire français que le régime de responsabilité actuel, façonné par la jurisprudence.

En matière de responsabilité du transporteur relative aux voyageurs et aux bagages, le corps du règlement renvoie aux RU-CIV annexés au règlement. Ainsi, l'application des RU-CIV par le biais du règlement uniformise les régimes nationaux de responsabilité et les efface d'une certaine manière. En cela, les RU-CIV étant moins protecteurs que le droit national français sur la question, le régime serait donc plus favorable au transporteur que celui en application actuellement. Comme le signale Isabelle Oberson : « *Certains régimes nationaux*

*étant beaucoup plus protecteurs envers les voyageurs que les RU-CIV, il semble qu'uniformisation rime aussi avec dégradation des droits des voyageurs dans certains pays. »*<sup>112</sup>

Cependant, il ne faut pas oublier que le droit national vient toujours combler les lacunes du règlement et RU-CIV. Ainsi, le droit national pourrait faire sa réapparition. *« Tout au moins les juges nationaux devront s'adapter à un nouveau régime, dont l'interprétation ne pourra être donnée au final que par la Cour de Justice des Communautés européennes. »*<sup>113</sup>

Certains éléments textuels permettent d'étayer l'argument d'un régime du transporteur moins favorable au passager.

Premièrement, les causes d'exonération de la responsabilité du transporteur lui sont plus favorables. Comme nous l'avons indiqué dans le chapitre précédent, le droit français impose le critère de la force majeure pour exonérer le transporteur ferroviaire de sa responsabilité. Or, l'article 11 du règlement effectue un renvoi à l'article 26 des RU-CIV consacré au *« Fondement de la responsabilité »* en cas de mort et blessures du voyageur.

Le principe est le même qu'en droit français : le transporteur est responsable de la mort, blessure 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 réside dans le véhicule ferroviaire, qu'il y entre ou en sorte, et quelle que soit l'infrastructure utilisée.

Ainsi, l'article est particulièrement large et ne fait plus la distinction entre le voyageur qui possède un billet et celui qui en est dépourvu. La responsabilité est objective ou causale car elle ne dépend pas de la notion de faute : seul compte le lien avec l'exploitation ferroviaire. Les accidents de montée et descente du train sont donc compris dans l'article.

Le paragraphe 2 de l'article 26 prévoit trois cas d'exonérations :

Un premier cas peut être rapproché de la force majeure (*« circonstance extérieures 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 pas obvier »*) ;

Un deuxième au fait du tiers présentant les caractéristiques d'une force majeure pour le transporteur.

Le troisième cas d'exonération est plus favorable au transporteur car il s'agit de la faute simple du voyageur et non plus d'une faute présentant les caractéristiques de la force majeure comme l'exige actuellement la jurisprudence française.

---

<sup>112</sup> I. Oberson, « Responsabilité civile du transporteur : innovations du PRR » CIT-INFO 1/2010 p.5

<sup>113</sup> Idem note précédente

En cela, un partage de responsabilité entre la victime et le transporteur semble à nouveau possible. Avec l'application d'un tel régime, on sortirait de la jurisprudence néfaste et excessive du « tout ou rien ».

Une autre disposition des RU-CIV est plus favorable au transporteur. Il s'agit de l'article 60 relatif à la prescription. Ce dernier précise que la validité des actions en dommages et intérêts contre le transporteur en cas de mort et de blessures pour le voyageur est de 3 ans à compter du lendemain de l'accident et pour les ayants-droit de 3 ans à compter du lendemain du décès du voyageur sans que ce délai ne puisse dépasser 5 ans à compter du lendemain de l'accident.

Ainsi, la prescription en cas d'accident corporel est de 3 ans voire au maximum de 5 ans. Cette durée de prescription est bien plus courte, et donc favorable au transporteur, que le délai prévu par le Code civil qui est déterminé à l'article 2226 du Code civil : « *L'action en responsabilité née à raison d'un événement ayant entraîné un dommage corporel, engagée par la victime directe ou indirecte des préjudices qui en résultent, se prescrit par dix ans à compter de la date de la consolidation du dommage initial ou aggravé.* »

Enfin, les conditions d'action sont moins favorables au voyageur. L'article 58 par exemple prévoit que toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur dans les 12 mois à compter de la connaissance du dommage. Cependant, des exceptions sont prévues à ce cas de forclusion de l'action.

De manière générale, l'action en responsabilité pour accident corporel est enserrée dans des délais plus courts et conditions plus restrictives que le droit français commun. En cela, le dispositif du régime de responsabilité du transporteur ferroviaire est plus favorable que celui actuellement en place. Concernant le transporteur routier, le dispositif demeurera inchangé.

## B. Un régime stable pour le transporteur routier

En matière routière, les causes sont différentes et donc les effets sont différents. La particularité du règlement ferroviaire est de renvoyer en annexe aux RU-CIV. Le règlement routier ne comporte pas une telle annexe et crée un régime autonome concernant les droits des voyageurs.

L'article 7 « *Décès ou lésion corporelle de passagers et perte ou détérioration de bagage* » sert de fondement à la responsabilité du transporteur routier.

L'article dispose que « *Conformément au droit national applicable, les passagers ont droit à une indemnisation en cas de décès, y compris un montant raisonnable pour les frais funéraires, ou de lésion corporelle ainsi qu'en cas de perte ou de détérioration de bagages dus à des accidents résultant de l'utilisation d'un autobus ou d'un autocar. En cas de décès d'un passager, ce droit s'applique au minimum aux personnes que ce passager était ou aurait été légalement tenu d'entretenir* ».

L'article effectue donc un renvoi au droit national applicable et donc dans le cas où le droit français viendrait à s'appliquer, la loi Badinter de 1985 s'appliquerait de manière majoritaire voire intégrale. Ainsi, on peut donc affirmer qu'aucun changement au sujet des accidents corporels ne devrait survenir en droit français.

L'article 7 précise qu'il suffit que l'accident résulte de l'utilisation de l'autobus ou l'autocar. Ainsi, en cas d'accident de la circulation impliquant un VTM la loi Badinter s'appliquera. Dans les autres cas, le contrat de transport conclu entre les parties s'appliquera.

Le régime de responsabilité du transporteur français devrait donc demeurer inchangé.

S'il n'aggrave pas la situation du transporteur, le renvoi au droit national manque son but d'uniformisation du droit des voyageurs et son objectif de sécurisation des transports.

Le rapport de la Commission Européenne rendu en 2005 pointait déjà du doigt cette faiblesse :

*« Les voyageurs par autocar ne sont pas plus protégés par un accord international portant sur la responsabilité. Quand des dommages et intérêts sont réclamés en cas de décès ou de blessure, ils se trouvent confrontés à des règles nationales divergentes et ne savent pas devant quelle juridiction ils doivent déposer leur plainte. Une autre question se pose, à savoir si les opérateurs sont suffisamment assurés pour faire face aux plaintes qui peuvent être déposées contre eux. »*<sup>114</sup>

Si la question de l'assurance a été envisagée par le règlement n°181/2011, le problème des règles nationales divergentes n'a pas été réglé par la Commission. On peut penser que les états membres n'ont pas su se mettre d'accord sur des points pourtant majeurs et d'intérêt historique dans le transport à savoir la sécurité des passagers.

De manière générale, les dispositifs posés par les règlements n'aggravent pas la responsabilité du transporteur en matière d'accident corporel. Au contraire, son régime de responsabilité s'améliore en transport ferroviaire et reste inchangé en transport routier. Le règlement ferroviaire soulève cependant plus de difficulté que le règlement routier à ce sujet, notamment concernant l'articulation des dispositions du corps du règlement et des RU-CIV.

## **II. Une difficile articulation des dispositions du règlement ferroviaire**

Le règlement n°1371/2007 présente la particularité de renvoyer en annexe à un texte international, en l'occurrence aux RU-CIV. S'ajoute donc une difficulté supplémentaire : outre la difficile articulation avec le droit national existant, le corps du texte doit aussi s'articuler avec les RU-CIV annexés. Le sujet des accidents corporels ne fait pas exception à

---

<sup>114</sup> Communication de la Commission UE «Renforcer les droits des passagers au sein de l'Union Européenne», 16.2.2005, Com (2005) 46 ; p.11 §38.

cette règle (A). Cependant, bien que cette articulation pose des problèmes d'interprétation, une issue favorable est attendue (B).

#### A. La problématique interprétation de l'article 11 du règlement ferroviaire

L'article 11 du règlement n° 1371/2007, concernant « *la Responsabilité relative aux voyageurs et aux bagages* » est libellée comme suit :

*« 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 leurs bagages est régie par le titre IV, chapitre I, III et IV, ainsi que les titres VI et VII de l'annexe I ».*

L'article 11 présente donc deux difficultés d'interprétation. D'une part, au regard du droit national auquel il effectue un renvoi, et d'autre part au regard de l'annexe I c'est-à-dire des dispositions des RU-CIV.

Le chapitre III du règlement contenant l'article 11 ne prévoit rien quant au fondement de la responsabilité du transporteur. Seules des mesures d'assurances, de versement d'avance ou d'aide au voyageur dans une action dirigée contre un tiers sont envisagées.

Ainsi c'est l'article 26 des RU-CIV, figurant au chapitre I du Titre IV qui vient régir la responsabilité du transporteur.

L'interprétation par le jeu du renvoi serait donc simple si une complexité ne venait se glisser dans le raisonnement. L'article 11 mentionne également le droit national qui octroierait au voyageur une plus grande indemnisation pour les dommages subis.

Si l'on s'en tient à une interprétation littérale de l'article, on peut penser que seules les dispositions nationales s'intéressant à l'indemnisation, ou autrement dit au quantum doivent primer sur l'article 26 RU-CIV. Une autre interprétation plus extensive viendrait dire que le droit national prime sur les RU-CIV dans toutes ses dispositions car notre système national de responsabilité du transporteur est plus généreux avec les victimes d'accidents corporels.

En effet, retenir uniquement l'interprétation littérale revient à faire appliquer dans notre ordre interne les causes d'exonération du système de responsabilité des RU-CIV dont la faute simple de la victime. Le droit national privilégiant la faute présentant les caractéristiques de la force majeure est donc plus favorable aux victimes et partant moins avantageux pour le transporteur.

Le débat se résume en ces termes et seule la CJUE pourra, au travers d'une question préjudicielle, trancher le problème. Cependant, certaines jurisprudences françaises rendues par les juges du fond nous permettent de penser qu'une interprétation favorable au transporteur prévaudra.

## B. Une interprétation favorable au transporteur

Bien que la CJUE et la Cour de cassation n'ait pas encore eu à trancher un contentieux de ce type, certaines juridictions du fond commencent à être touchées par ces questions. Elles se prononcent dans un sens favorable au transporteur et détaillent leur raisonnement.

Le Tribunal de Grande Instance de Paris, dans un jugement rendu le 30 mai 2014, avait été saisi d'un accident lors de la descente du train par un voyageur.<sup>115</sup>

La victime saisit le tribunal au visa des articles 1147 du Code civil et du règlement n°1371/2007 en précisant que l'obligation contractuelle de sécurité de résultat issue de l'article 1147 du Code civil n'est pas incompatible avec le règlement. Le tribunal relève que les dispositions du règlement s'appliquent dans l'ensemble de la Communauté à tous les services ferroviaires de transport de voyageur et que la responsabilité du transporteur relève du règlement reproduisant en annexe les RU-CIV. « *La responsabilité de la SNCF relève en l'espèce de ces dispositions, d'application directe dans l'ordre juridique national* ».

Le tribunal citant l'article 26§2 énonce qu' « *il résulte que la faute simple de la victime, même ne présentant pas les caractères de la force majeure, a un effet exonératoire de responsabilité, si elle est la cause de l'accident* ».

Le tribunal continue « *Toutefois, si le voyageur, lors de l'exécution de son contrat de transport, a l'obligation de veiller à sa propre sécurité et de prendre les mesures de précautions individuelles qu'exigent les circonstances ou qu'appellent son cas particulier, en l'espèce la SNCF ne caractérise aucune faute d'imprudence à l'égard de Mme X.* »

Bien que la solution soit négative pour la SNCF, le jugement, très motivé, fait application des causes d'exonérations prévues par l'article 26 des RU-CIV et retient ainsi que la seule faute d'imprudence peut exonérer le transporteur. Une amélioration importante est donc à noter.

Un autre jugement rendu par le Tribunal d'Alençon fait également application du règlement en matière d'accident corporel.<sup>116</sup> Il s'agit d'une chute du voyageur qui descend du train.

Le juge partant de l'article 2151-1 du Code des transports déroule le raisonnement constitué par les différents renvois de texte pour conclure que « *les dispositions nationales visées par la demanderesse soit l'article 1147 ou les articles 1384-1 et 1382 ne s'appliquant pas en l'espèce, le fondement juridique retenu sera donc le règlement européen du 23 octobre 2007* ».

---

<sup>115</sup> TGI de Paris décision du 30 mai 2014 5<sup>ème</sup> chambre 2<sup>ème</sup> section N°RG 12/17358

<sup>116</sup> TI d'Alençon décision du 6 juin 2014 N°RG 11-13-000242

Le juge rappelle que la SNCF est tenue d'une obligation de sécurité, sans qu'il soit nécessaire de procéder à une analyse de l'anormalité du quai ou sa déclivité. Toutefois la personne étant déficiente visuelle, elle aurait dû recourir au service SNCF Accès Plus. Or, le voyageur n'a pas fait appel à ce service, bien qu'il prenne le train quotidiennement. « *Cette imprudence est nécessairement constitutive d'un comportement fautif imputable à la victime* ».

Le juge continue en disant que « *Si la CPAM de l'Orne soutient que seule la faute présentant les caractéristiques de la force majeure peut permettre à la SNCF de s'exonérer de sa responsabilité, force est de constater que le règlement européen vise uniquement une faute simple de la victime. Or, l'application du règlement européen dont le but principal est l'harmonisation et l'uniformisation des normes des états membres s'impose, le seule dérogation prévue concernant uniquement la possibilité d'appliquer le droit national lorsque celui-ci prévoit un quantum d'indemnisation plus favorable* ».

Enfin, « *en l'espèce, alors que le litige porte à ce stade sur la responsabilité et non sur le quantum de l'indemnisation, le règlement européen reste applicable et la simple faute de la victime suffit à exonérer la SNCF de sa responsabilité.* »<sup>117</sup>

Bien que peu nombreux, les jugements récents rendus par les juridictions du fond laissent entrevoir un aperçu favorable au transporteur ferroviaire quant au fondement de sa responsabilité et les causes d'exonération y afférentes.

**CONCLUSION Section 1-** Les règlements passagers ferroviaires et routiers sont donc plus favorables pour le transporteur que le régime de responsabilité actuel modelé par la jurisprudence française. Si le fondement de la responsabilité du transporteur de passager routier restera inchangé du fait du renvoi par le règlement n°181/2011 au droit national, le régime de responsabilité du transporteur ferroviaire devrait s'améliorer. On ne peut que s'exprimer au conditionnel tant que la CJUE ne se prononcera pas sur la difficile articulation des articles 11 et 26 RU-CIV avec le droit national. Si la tendance jurisprudentielle initiée par les juges du fond se confirme, le régime de responsabilité du transporteur ferroviaire lui sera plus favorable, car il pourra s'exonérer avec la faute d'imprudence, faute simple de la victime. Les règlements sont plus innovants et plus indulgents avec les transporteurs quant aux mesures d'indemnisation de la victime.

## **Section 2 Des mesures d'indemnisation spécifiques**

En droit français, la victime a droit à la réparation totale de son préjudice. Il n'y a aucun plafond de limitation de responsabilité de la victime en matière de préjudice corporel en droit français. Les règlements prévoient des dispositions quant aux dommages et intérêts octroyés

---

<sup>117</sup> On peut faire un parallèle et noter l'évolution parcourue depuis l'arrêt Cass. Civ. 2<sup>e</sup>, 11 janvier 2001 n°99-10.417 où la faute de la victime (personne malvoyante) n'avait pas été reconnue comme exonératoire pour le transporteur, faute de présenter les caractéristiques d'une force majeure.



à la victime d'accident corporel (I). Ils prévoient également des dispositions plus novatrices et onéreuses pour le transporteur liées au versement d'avances ou d'assurance (II). La discordance des régimes est flagrante ainsi que l'illustre le routier et le ferroviaire dont les montants d'indemnisation varient selon les modes.

## **I. Des montants d'indemnisation propres à chaque secteur**

Les dommages et intérêts versés à la victime d'accident corporel sont distincts en routier et en ferroviaire. Ils diffèrent dans leur nature et dans leur montant. Les RU-CIV (A) et le règlement n°181/2011 (B) illustrent la discordance des régimes à ce sujet.

### A. Dommages et intérêts prévus par les RU-CIV

Le chapitre I du titre IV des RU-CIV contient des dispositions intéressant les dommages et intérêts alloués à la victime en cas d'accident corporel.

L'article 27 prévoit qu'en cas de mort du voyageur, les dommages et intérêts comprennent les frais nécessaires consécutifs au décès (transport du corps, obsèques) ainsi que les dommages et intérêts prévus en cas de blessure si la mort n'est pas immédiate. En outre, les ayants-droit de la victime, privés de l'entretien alimentaire du passager décédé, sont indemnisés de cette perte. Cette action est soumise au droit national.

L'article 28 prévoit qu'en cas de blessures ou atteinte à l'intégrité psychique ou physique du voyageur, les dommages et intérêts comprennent les frais nécessaires (traitement, transport) ainsi que la réparation du préjudice causé (incapacité de travail totale ou partielle, accroissement des besoins).

Seuls ces postes de préjudices sont envisagés par les RU-CIV. Les préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 27 et 28 sont indemnisés en fonction du droit national.<sup>118</sup>

Le montant des dommages et intérêts en réparation de l'obligation d'entretien de l'article 27 et en réparation du préjudice causé (incapacité de travail ou accroissement des besoins) de l'article 28 est déterminé selon le droit national. Cependant une limite maximale de 175 000 DTS (soit environ 190 000 euros) fait office de plancher: il s'applique « *dans le cas où le droit national prévoit une limite maximum d'un montant inférieur* ». <sup>119</sup>

En France, il n'y a pas de limite prévue pour l'indemnisation du préjudice. L'entrée en vigueur des RU-CIV dans notre ordre interne, bien qu'il introduise un plancher chiffré, ne bouleversera pas les indemnisations d'accident survenu en transport domestique. Les RU-CIV n'indemnisent que le préjudice corporel et renvoient au droit national pour « *d'autre préjudice*

---

<sup>118</sup> Article 29 RU-CIV

<sup>119</sup> Article 30 RU-CIV

*corporel que ceux prévus à l'article 27 et 28* ». <sup>120</sup> Ainsi l'indemnisation du *pretium doloris* ou préjudice moral sur le fondement des RU-CIV semble exclue.

Les dommages et intérêts octroyés et les postes de préjudices prévus par les RU-CIV sont donc plutôt favorables au transporteur ferroviaire français.

### B. Dommages et intérêts prévus par le règlement routier

Les dispositions concernant les dommages et intérêts prévus par le règlement routier sont plus simples à analyser.

L'article 7§1 du règlement n°181/2011 dispose « *Conformément au droit national applicable, les passagers ont droit à une indemnisation en cas de décès, y compris un montant raisonnable pour les frais funéraires, ou de lésion corporelle ainsi qu'en cas de perte ou détérioration de bagages dus à des accidents résultant de l'utilisation d'un autobus ou d'un autocar. En cas de décès d'un passager, ce droit s'applique au minimum aux personnes que ce passager était ou aurait été légalement tenu d'entretenir* ».

Ainsi, les postes de préjudices indemnifiables sont les mêmes que les RU-CIV : les frais funéraires ou frais liés au décès, les frais en cas de lésion corporelle et en cas de décès, les frais alimentaires des ayants-droit. Aucun autre poste de préjudice n'est envisagé, bien qu'une référence au droit national applicable soit faite. Cela veut-il dire que les préjudices autres que corporels sont indemnifiables ?

L'article 7§2 précise le mode de calcul du montant de l'indemnisation. Il est calculé conformément au droit national applicable. Cependant, le montant maximal prévu par le droit national pour l'indemnisation en cas de décès ou de lésion corporelle n'est pas inférieur, par accident, à 220 000 euros par passager.

Cette disposition ne concerne pas le droit français qui n'applique pas de plafond dans l'indemnisation du préjudice corporel.

Ainsi les dispositions prévues par les RU-CIV et le règlement routier en matière de dommages et intérêts ne troubleront pas l'indemnisation du préjudice corporel prévu en droit français. En effet, les textes y renvoient largement pour le chiffrage de l'indemnisation et celui-ci n'a pas de plafond. Cependant, outre ces dispositions sur le chiffrage du préjudice corporel, le règlement ferroviaire prévoit des dispositions novatrices et potentiellement onéreuses pour le transporteur.

---

<sup>120</sup> Article 29 RU-CIV

## II. Des dispositions novatrices et onéreuses

Le règlement n°1371/2007 a prévu deux types de dispositions que l'on peut juger novatrices bien qu'onéreuses pour le transporteur : il s'agit du versement d'avances (A) et des obligations d'assurance du transporteur (B). Le versement d'avance n'est pas connu du règlement routier qui l'englobe dans une obligation d'assistance en cas d'accident. Le transporteur est alors dans l'obligation de fournir une assistance répondant aux besoins concrets et immédiats des passagers suite à un accident, obligation qui ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité.<sup>121</sup>

### A. Un versement d'avance innovant

Ce dispositif est novateur car il ne figure pas dans les RU-CIV. C'est le règlement n°1371/2007 qui le met en place. L'article 13 prévoit que « *Si un voyageur est tué ou blessé, l'entreprise ferroviaire visée à l'article 26, paragraphe 5, de l'annexe I verse sans délai, et en tout état de cause au plus tard quinze jours après l'identification de la personne physique ayant droit à une indemnisation, toute avance qui serait nécessaire pour couvrir des besoins économiques immédiats, proportionnellement au préjudice subi.* »

Cette avance peut s'apparenter à une provision versée de manière automatique au voyageur blessé ou tué. Cependant, elle risque d'être difficile à mettre en place du fait du délai très court imposé pour le versement : le transporteur doit la verser sans délai et au plus tard 15 jours après identification de la victime. Les délais sont donc extrêmement courts et le transporteur devra faire preuve de réactivité pour procéder à ce versement.

En outre, la somme versée représentera une somme importante pour le transporteur car l'article 13§2 précise que l'avance en cas de décès n'est pas inférieure à 21 000 euros.

Par la suite, des problèmes d'interprétation surgiront car le versement de l'avance doit servir à couvrir des besoins économiques immédiats, proportionnés au préjudice subi. Il faut également en cas de décès bien identifier les ayants-droits.

Cela pose donc des problèmes pratiques certains. Et ce d'autant plus que l'avance, bien que ne constituant pas une reconnaissance de responsabilité du transporteur et étant déduite de toute somme payée ultérieurement, n'est pas remboursable. Sauf préjudice causé par la faute du voyageur ou erreur sur la personne ayant droit à une telle indemnisation, le transporteur ne se fera pas rembourser ces sommes.

La question se pose donc de l'imputation de ces sommes au montant des dommages et intérêts versés au terme de la procédure. Par ailleurs, on ne voit pas comment, dans tous les cas, le

---

<sup>121</sup> Article 8 du règlement n°181/2011

transporteur arriverait à récupérer des sommes auprès de particuliers qui les auront déjà dépensées, bien qu'indues.

Cette disposition novatrice, difficile à mettre en place, pourra se révéler onéreuse pour le transporteur. Elle constituera sans nul doute un défi pour le transporteur ferroviaire. L'obligation d'assurance sera sans doute moins difficile à mettre en place.

### B. Une obligation d'assurance onéreuse

Le règlement ferroviaire prévoit également dans son article 12 une obligation d'assurance. Il faut en effet que *« l'entreprise ferroviaire [soit] assurée de manière adéquate ou [ait] pris des dispositions équivalentes pour pouvoir couvrir les responsabilités qui lui incombent en vertu du présent règlement. »*

Cette obligation tombe en effet sous le bon sens et s'impose aux entreprises ferroviaires qui viendront entrer en concurrence avec les opérateurs ferroviaires historiques. Il faut qu'elles provisionnent suffisamment pour pouvoir répondre aux indemnisations de victimes d'accident corporel. Cependant, les exigences posées par l'article sont un peu floues : qu'est-ce qu'être assuré de manière adéquate ?

*« Le caractère adéquat du niveau de couverture nécessaire dépend des risques potentiels pour l'entreprise ferroviaire. Le niveau de risque réel, le montant des dommages-intérêts et la responsabilité en cas de dommages corporels sont déterminés par la législation nationale. Les dispositions qui définissent cette responsabilité existent dans la plupart des États membres. La responsabilité potentielle et les exigences correspondantes en matière de couverture dépendent également du niveau de revenus de l'État concerné. »<sup>122</sup>*

Le Rapport de la Commission UE sur l'application du règlement conclut tout de même que *« La plupart des entreprises semblent avoir souscrit une assurance pour couvrir leurs responsabilités et être assurées de manière adéquate. »*

---

<sup>122</sup> Rapport de la Commission Européenne sur l'application du règlement n°1371/2007 du 14.08.2013 COM(2013) 587, p.8

## **CONCLUSION CHAPITRE et TITRE**

Le régime de responsabilité du transporteur emprunte des chemins différents en routier et en ferroviaire. Si le règlement routier n'apporte aucune modification au droit national protecteur, le règlement ferroviaire est contrasté. En effet, s'agissant du fondement de la responsabilité, le règlement en renvoyant aux RU-CIV est plus favorable au transporteur car les causes d'exonération prévues pourront amener la Cour de cassation à adoucir sa position de « tout ou rien ». Cependant, les mesures d'indemnisation novatrices telles que le versement d'avance ou l'assurance adéquate, aggravent la responsabilité financière du transporteur.

En tout état de cause, les régimes de responsabilité du transporteur en cas d'accident corporel du passager sont disparates, non seulement en routier et ferroviaire mais également en aérien ou maritime : les montants ne sont pas les mêmes ; certaines dispositions telles les avances sont inexistantes en routier, bien qu'elles soient connues en maritime et en aérien.

Cela ne simplifie donc pas les droits des voyageurs et n'encourage pas à la multimodalité. Toutes ces spécificités freinent l'uniformisation et l'harmonisation des droits des voyageurs. Cette spécialisation peut néanmoins s'expliquer par la nécessité de tenir compte de la particularité de chaque secteur de transport.

Concernant les bagages enregistrés, colis à main et véhicules, la responsabilité du transporteur reste limitée.

## **TITRE II BAGAGES, COLIS A MAIN ET VEHICULES : UNE RESPONSABILITE LIMITEE**

La responsabilité du transporteur quant aux bagages, colis à main et véhicules transportés est une problématique récurrente aux enjeux simples. La notion de bagage à main est constante et les règlements passagers ne viennent pas changer cette conception. La responsabilité du transporteur est toujours limitée. Ainsi, le régime des bagages à main est stable (Chapitre 1). Les bagages enregistrés et les véhicules transportés par le train (auto-train) voient leur régime calqué sur celui des marchandises (Chapitre 2).

### **CHAPITRE I LES BAGAGES A MAIN, REGIME STABLE**

Le bagage à main est classiquement opposé au bagage enregistré. Le bagage à main est celui que le voyageur conserve avec lui tout au long du voyage alors que la garde du bagage enregistré est transférée au transporteur lors de sa prise en charge. La notion de colis à main est tellement ancrée et constante que les règlements n°181/2011 et n°1371/2007 ne prennent pas le soin de la définir. La conception du bagage à main est constante et les règlements ne viennent pas changer cette conception (Section 1). De la conception du bagage à main découle la responsabilité du transporteur. Celle-ci est limitée (Section 2).

#### **Section 1 Une conception constante du bagage à main**

La notion du bagage à main, autrefois porteuse d'interrogation de la part des praticiens, est aujourd'hui clairement délimitée : le voyageur doit surveiller son bagage (I). La responsabilité du transporteur est faible car limitée à la démonstration d'une faute de sa part (II).

##### **I. Une notion délimitée**

L'obligation du transporteur liée au bagage à main a pu susciter des interrogations quant à sa nature (A). Une fois la nature de l'obligation identifiée, le voyageur s'est vu imposer la surveillance de son bagage (B).

##### **A. Nature de l'obligation liée au bagage à main**

La question s'est posée de savoir si le bagage à main accompagnant le voyageur lors de son voyage était ou non porteur d'obligation pour le transporteur. Dans l'affirmative, il s'agissait de savoir si l'obligation était de nature contractuelle, accessoire au contrat de transport, ou délictuelle. Le bagage à main accompagnant le passager durant son voyage, on aurait pu en déduire une obligation accessoire au contrat de transport. Or c'est une simple tolérance pour le voyageur, qui se munit de ce bagage sans s'acquitter d'aucun supplément de prix. On aurait

pu également y voir un contrat de dépôt mais les conditions requises pour le qualifier ne sont pas retenues.

C'est donc une responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle qui doit être recherchée pour mettre en cause le transporteur.

Mais cette conception n'est pas celle qui a été retenue par la Cour de cassation dans un arrêt du 3 juin 1998<sup>123</sup>. Des passagers emportent avec eux dans leurs bagages à mains des bijoux, qui sont dérobés alors que l'autocar est garé sur un parc de stationnement. La Haute juridiction juge que la cour d'appel a déclaré à bon droit que *« s'agissant d'un voyage organisé en car, tous les bagages accompagnant les touristes pendant la durée de leur séjour ont fait l'objet d'un contrat accessoire au contrat de transport »*. Par la suite, le transporteur pouvait prévoir que, *« compte tenu du programme du voyage, les voyageurs emporteraient dans leurs bagages des objets de valeur et leur imposer d'en déclarer le prix »*. Ainsi, le transporteur est responsable contractuellement des bagages à mains des passagers dérobés dans l'autocar. Cet arrêt ne semble néanmoins pas généralisable, car il s'agissait en l'espèce d'un voyage organisé.

Par ailleurs, la distinction entre responsabilité délictuelle et responsabilité contractuelle n'est pas si claire pour certains types de bagages tels ceux placés en soute : ils ne sont plus sous la surveillance du voyageur sans pour autant avoir été pris en charge par le transporteur. S'agit-il toujours d'une responsabilité délictuelle du transporteur ?

Un arrêt du 19 juin 2013<sup>124</sup> rendu par la Cour de cassation s'est prononcé sur les bagages placés en soute d'un train dans le cadre d'un voyage à forfait. La Haute juridiction a assimilé les bagages placés en soute à des bagages enregistrés parce que les parties avaient *« convenues d'étendre cette prestation au transport des bagages placés en soute et en a déduit que la SNCF était tenue d'une obligation de résultat relativement au transport de ces bagages »*. L'obligation du transporteur est ici contractuelle et non plus délictuelle.

En matière routière, un arrêt du 26 septembre 2006<sup>125</sup> rendu par la Cour de cassation s'est prononcé sur les bagages placés en soute dans un autocar et en a déduit une obligation de résultat pour le transporteur : *« attendu que le transporteur de voyageurs est accessoirement tenu d'une obligation de résultat relativement au transport des bagages placés en soute, de sorte qu'il est tenu de répondre de leur disparition. »*

Hormis ces cas particuliers, la nature délictuelle de l'obligation attachée au bagage à main induit une obligation de surveillance de son bagage à la charge du voyageur.

---

<sup>123</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 3 juin 1998 n°95-16.887

<sup>124</sup>Cass civ. 1<sup>ère</sup>, 19 juin 2013 n° 11-22.375, inédit

<sup>125</sup> Cass. civ. 1<sup>ère</sup>, 26 septembre 2006 n° 03-13.726

## B. Obligation de surveillance à la charge du voyageur

La nature délictuelle de la responsabilité du transporteur vis-à-vis du bagage à main volé, abimé ou perdu implique une obligation de surveillance de son bagage mise à la charge du voyageur. Cette conception est constante car elle se retrouve dans tous les Tarifs ou autres Conditions générales de vente du transporteur.

Les Tarifs voyageurs font une liste exhaustive des bagages à mains autorisés avant de préciser que « *Les opérations de chargement et de déchargement sont effectuées par les voyageurs, sous leur entière responsabilité. Les bagages restent sous la garde exclusive du voyageur, même lorsqu'ils sont placés dans des emplacements prévus à cet effet, en bout ou en milieu de voiture.* »<sup>126</sup>

Cette obligation de surveillance se retrouve même chez les compagnies Lowcost établies récemment, à l'instar de OUIGO : « *Les Bagages emportés à bord des Rames OUIGO sont placés sous la surveillance du Voyageur et restent sous sa responsabilité tout au long du Parcours. Sans préjudice des dispositions de l'article 3.2.2, les risques de pertes, d'avarie et de vols de vos bagages sont à la charge du Voyageur.* »<sup>127</sup>

Enfin, on retrouve cette obligation de surveillance dans le domaine routier : « *iDBUS n'est pas responsable de la garde des bagages à mains des Voyageurs, ces effets restant en permanence sous leur surveillance pendant tout le parcours. Les Voyageurs ont la responsabilité de leurs bagages lors des correspondances et des passages en douanes.* »<sup>128</sup>

Enfin, le règlement passager n°1371/2007 en renvoyant aux RU-CIV établit la même règle pour tous les trajets ferroviaires : « *La surveillance des colis à mains et animaux qu'il prend avec lui incombe au voyageur* ». <sup>129</sup> L'article 12 RU-CIV renvoie aux conditions générales de transport pour les détails liés aux conditions d'acceptation des bagages à mains et animaux dans le moyen de transport. Le règlement routier ne prévoit rien sur la question.

Cette obligation de surveillance mise à la charge du voyageur entraîne corrélativement une faible responsabilité du transporteur.

## **II. Une faible responsabilité du transporteur**

Puisque le voyageur reste maître de son bagage et doit le surveiller tout au long du trajet, la responsabilité du transporteur est faible. Il ne sera responsable qu'en cas de faute prouvée de sa part (A), difficile à argumenter (B).

---

<sup>126</sup> Tarifs Voyageurs SNCF Volume 4 « Prestations associées au transport » Article 4.2 Acceptation des bagages à main denier alinéa p.98, éd. Janvier 2014

<sup>127</sup> CGV OUIGO article 3.5.2, p. 14

<sup>128</sup> CGV IDBUS article 15.4, p. 5

<sup>129</sup> Article 15 RU-CIV



## A. Responsabilité pour faute prouvée

Contrairement à l'obligation de sécurité de résultat en matière d'accident corporel, la responsabilité du transporteur quant au vol, perte ou avarie des bagages à main est une responsabilité pour faute prouvée. Cela découle logiquement de l'obligation de surveillance du bagage, bien que cela ne soit pas très favorable au voyageur.

Il est en effet très difficile de prouver une faute du transporteur, comme l'illustre un arrêt de la Cour de cassation rendu le 29 avril 1994.<sup>130</sup> Le fait que la SNCF soit consciente de n'avoir pas pris toutes les dispositions nécessaires pour éviter le vol en extrémité de voiture et qu'elle poursuive des recherches pour la mise au point d'un antivol n'engage pas sa responsabilité car cela ne caractérise ni l'existence d'une faute ni la reconnaissance non équivoque de sa responsabilité.

L'article 33§2 des RU-CIV, qui s'applique depuis le 3 décembre 2009 dans notre ordre juridique interne par le jeu du renvoi de l'article 11 du règlement n°1371/2007, maintient cette responsabilité pour faute prouvée. Cela ne change en rien le droit français qui retient déjà une telle solution. La responsabilité limitée du transporteur ferroviaire en matière de colis à main pourra donc perdurer. Le règlement routier reste muet sur la question se contentant de renvoyer au droit national.<sup>131</sup>

Cette faible responsabilité du transporteur entraîne pour le voyageur une quasi-impossibilité d'obtenir réparation de son préjudice lié à la perte, l'avarie ou au vol de son bagage à main.

## B. Difficile argumentation du voyageur

Le voyageur doit surveiller son bagage à main et le transporteur ne sera responsable de sa perte, avarie ou vol qu'en cas de faute de sa part. Dans certaines situations la question se pose de savoir si le voyageur était réellement à même de vérifier son bagage. On pense évidemment aux bagages placés en soute du car. Le voyageur ne peut pas forcément vérifier à chaque montée et descente qu'un autre voyageur ne s'empare pas de son bagage à moins de descendre lui-même à chaque station.

Cette préoccupation a été prise en compte par la Cour de cassation dans un arrêt rendu le 26 septembre 2006.<sup>132</sup> En effet, l'arrêt édicte que le transporteur routier de voyageurs est accessoirement tenu d'une obligation de résultat relativement au transport des bagages placés en soute, de sorte qu'il doit répondre de leur disparition. Cette décision difficilement admissible en droit témoigne d'une certaine prise en compte de cette difficulté pratique. Il s'agit d'une décision rendue en opportunité par la Cour de cassation.

---

<sup>130</sup>Cass 2<sup>e</sup>civ., 29 avril 1994 n°92-12.987 publié au Bulletin

<sup>131</sup> Règlement n°181/2011, article 11

<sup>132</sup>Cass 1<sup>re</sup>civ., 26 septembre 2006, n°03-13.726

La problématique peut être reprise en ce qui concerne les bagages placés à l'extrémité de chaque voiture dans le train. Cependant, il faut rappeler que ce n'est pas une obligation de les placer à l'entrée de la voiture mais une simple commodité. Les voyageurs peuvent toujours recourir à l'enregistrement de leurs bagages. Et contrairement au car ou à l'autobus, le déplacement dans le train est autorisé pour le voyageur qui peut alors se déplacer facilement afin de voir si son bagage est toujours présent. Enfin, le transporteur ne peut faire face à une aggravation de la délinquance et de la malveillance. Le transporteur ne saurait être tenu au-delà des possibilités normales d'un transporteur n'ayant pas la qualité d'autorité de police.

**CONCLUSION SECTION 1-** Les règlements routier et ferroviaire ne viendront donc pas changer cette faible responsabilité, pour faute prouvée, du transporteur. La conception du bagage à main est constante et entraîne une responsabilité délictuelle du transporteur qui est difficile à contrer même par des arguments de bon sens. Le voyageur reste donc maître de son bagage et doit en assurer sa surveillance. La responsabilité du transporteur restera donc limitée.

## **Section 2 Responsabilité limitée du transporteur**

La responsabilité du transporteur, faible quant aux bagages à main, peut retrouver une certaine vigueur dans certaines circonstances limitées (I). La responsabilité du transporteur est dans toutes les situations limitée dans son montant (II).

### **I. Une limitation de responsabilité circonstanciée**

Les RU-CIV entraînent un micro bouleversement dans le régime de responsabilité du transporteur ferroviaire quant aux bagages à main en introduisant un régime de responsabilité objective limitée à un cas particulier (A). D'autres cas ou colis particuliers peuvent entraîner une exonération pure et simple de la responsabilité du transporteur (B).

#### **A. Réintroduction d'une responsabilité objective par les RU-CIV**

C'est un micro bouleversement dans un régime de responsabilité français qui ne connaissait que la responsabilité pour faute prouvée. C'est d'ailleurs ce système qui prévaut dans les RU-CIV. Mais on a montré à quel point ce système peut être désavantageux pour le voyageur. C'est sans doute la raison qui a poussé les rédacteurs des RU-CIV à instaurer un régime mixte de responsabilité, décrit à l'article 33.

Si le paragraphe 2 précise que le voyageur est responsable du bagage à main restant sous sa surveillance sauf faute du transporteur, le paragraphe 1 fait une analogie avec l'article 26 « *Fondement de la Responsabilité* » qui prévoit une responsabilité objective du transporteur.

*« En cas de mort et de blessure de voyageurs, le transporteur est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur*

*avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main ; ceci vaut également pour les animaux que le voyageur avait pris avec lui. L'article 26 s'applique par analogie ».*

Ainsi, dans les cas où le voyageur est décédé ou blessé, la responsabilité du transporteur est automatique quant aux dommages survenus à son ou ses bagages à main. Le transporteur peut toujours s'exonérer en prouvant la force majeure, le fait d'un tiers ou la faute simple de la victime. L'originalité de ce régime mixte s'explique en raison d'opportunités probatoires et d'harmonisation. En effet, il aurait été illogique de voir le transporteur être automatiquement responsable pour l'accident corporel du passager et en même temps devoir prouver la responsabilité du transporteur pour le dommage survenu au bagage du voyageur.

Le régime de responsabilité du transporteur lui reste cependant favorable car sa responsabilité objective est limitée à ce seul cas.

### B. Cas particulier de non responsabilité

Certains cas particuliers entraînent une exonération pure et simple de la responsabilité du transporteur. Ainsi, l'article 35 RU-CIV prévoit que « *le transporteur n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne se conforme pas aux prescriptions des douanes ou autres autorités administratives* ».

Dans d'autres cas, le transporteur ne saurait répondre des dommages du transport de bagages ou d'animaux interdits au voyage : « *Sont exclus du transport les objets ou animaux de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage* ». <sup>133</sup> Contrairement à ce que l'on pourrait penser, le transport de marchandise dangereuse est autorisé mais le voyageur doit se conformer au règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, soit le RID. <sup>134</sup>

En matière routière, le règlement 181/2011 ne prévoit aucun cas particuliers se contentant de renvoyer au droit national. Par contre, tout comme le règlement ferroviaire, des limitations chiffrées de la responsabilité du transporteur sont prévues.

## **II. Une limitation chiffrée de responsabilité**

Les règlements ferroviaires (A) et routier (B) prévoient des plafonds ou seuils minimaux chiffrés quant à la responsabilité du transporteur vis-à-vis des bagages à main.

---

<sup>133</sup> Article 12§1 RU-CIV

<sup>134</sup> Article 12§4 RU-CIV

## A. Une limitation prévue par le règlement ferroviaire

Les RU-CIV prévoient une limitation de responsabilité du transporteur à l'article 34 : « *Lorsque le transporteur est responsable en vertu de l'article 33§1, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 1400 unités de compte pour chaque voyageur* ».

Ainsi, lorsque le voyageur est blessé ou décédé, le transporteur ne sera tenu de l'indemniser de son avarie bagage qu'à hauteur de 1400 DTS. Il est bien mentionné que cette limite s'applique par voyageur et non par bagage. Un voyageur qui aurait deux bagages abimés ne pourrait donc se voir allouer pour le tout que 1400 DTS maximum. Cette limitation ne s'applique que lorsque le voyageur est victime d'un accident corporel. Classiquement, cette limitation de responsabilité ne s'applique pas en cas de faute inexcusable du transporteur.<sup>135</sup>

Cette limitation de responsabilité, classiquement élaborée par les transporteurs, primera sur les montants retenus dans leurs Conditions générales de vente. La SNCF s'est d'ailleurs adaptée à ce changement en l'intégrant dans ses Tarifs Voyageurs : « *Conformément aux articles 33 et 34 de l'annexe I du règlement européen 1371/2007, en cas de mort ou blessure du voyageur, SNCF est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle de l'avarie des objets que le voyageur transportait avec lui comme bagage à main jusqu'à concurrence de 1 400 DTS (soit 1 600€) pour chaque voyageur.* »<sup>136</sup>

La SNCF a pris quelques libertés dans l'interprétation des RU-CIV en limitant sa responsabilité même en cas de faute prouvée alors que les RU-CIV ne le prévoient pas.

« *Conformément à l'article 33 de l'annexe I du règlement européen 1371/2007, SNCF n'assume aucune responsabilité en ce qui concerne les bagages à main, qui demeurent sous la garde exclusive du voyageur même lorsqu'ils sont placés dans des emplacements prévus à cet effet, en bout ou en milieu de voiture, sauf à rapporter la preuve d'une faute de celle-ci. Si une telle preuve est rapportée le montant de l'indemnité à verser par SNCF ne pourra pas excéder 360 €.* »<sup>137</sup>

Le règlement routier prévoit lui aussi une limite chiffrée.

## B. Une limitation prévue par le règlement routier

L'article 7 du règlement n°181/2011 renvoie au droit national quant au calcul du montant de l'indemnisation en cas de perte ou détérioration du bagage. Mais il établit tout de même une limitation de responsabilité chiffrée.

---

<sup>135</sup> Article 48 RU-CIV « Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité »

<sup>136</sup> Tarifs voyageurs SNCF, Volume 4 Prestations associées au transport, article 4.10.1 Responsabilité Bagage à main ; p. 100

<sup>137</sup> Idem note précédente

*« Le montant de l'indemnisation est calculé conformément au droit national applicable. Le montant maximal prévu par le droit national pour l'indemnisation en cas de décès ou de lésion corporelle ou en cas de perte ou de détérioration de bagages **n'est pas inférieur**, pour un événement donné, à:*

***b) 1 200 EUR par bagage.** En cas de détérioration de fauteuils roulants, de tout autre équipement de mobilité ou dispositif d'assistance, le montant de l'indemnisation est toujours égal au coût de remplacement ou de réparation de l'équipement perdu ou détérioré. »*

Ainsi, un transporteur ne peut pas prévoir une indemnisation inférieure à 1200 euros par bagages pour un événement donné. Ce montant est donc un seuil et non pas un plafond comme en ferroviaire. Le droit national reprendra ses droits sur la limite à fixer en cas d'indemnisation.

Le contrat type routier voyageur<sup>138</sup> prévoit une limitation de responsabilité du transporteur en matière de bagage qui diffère de celle prévue par le règlement. L'indemnité est limitée à 800 euros par « unité de bagage », donc par bagage, sauf si le transporteur commet une faute intentionnelle ou inexcusable. On peut donc penser que celui-ci devra être modifié pour s'aligner sur les 1200 euros minimum prévus par le règlement n°181/2011.

---

<sup>138</sup> Décret n° 2008-828 du 22 août 2008 portant approbation du contrat type applicable aux services occasionnels collectifs de transports intérieurs publics routiers de personnes

## CONCLUSION

La conception du colis à main et la responsabilité du transporteur engendrée par sa perte, son vol, ou son avarie, sont constantes. Les règlements n°181/2011 et n°1371/2007 ne modifient pas la conception du colis à main ni la responsabilité du transporteur. La responsabilité du transporteur est une responsabilité pour faute prouvée car le bagage à main reste sous la surveillance du voyageur ; sauf dans le cas où le voyageur est blessé ou décède, la responsabilité redevient objective en transport ferroviaire.

Les RU-CIV ne viennent pas changer cette conception et le règlement routier effectue un renvoi au droit national. La responsabilité du transporteur ne sera pas changée et continuera à être limitée à certaines circonstances et à certains montants. Ce n'est que lorsque le voyageur est blessé ou décède que la responsabilité du transporteur peut être fortement engagée. Mais, même dans ce cas-là, sa responsabilité est limitée à 1400 DTS. En transport routier, la limite minimum est de 1200 euros. La loi Badinter qui constitue le droit national applicable aux accidents routiers prévoit dans son article 5 que « *la faute, commise par la victime a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages aux biens qu'elle a subis.* » Ainsi, seule la faute de la victime peut exonérer le transporteur routier des dommages aux bagages qu'elle aurait subis dans un accident de la circulation.

Contrairement aux bagages à main qui accompagnent le voyageur, les bagages enregistrés et les véhicules (service d'auto-train) ont un régime similaire à celui des marchandises.

## **CHAPITRE II BAGAGES ENREGISTRES ET VEHICULES : UN REGIME SIMILAIRE A CELUI DES MARCHANDISES**

Le régime de responsabilité du transporteur quant aux bagages enregistrés et véhicules est différent de celui prévu pour les colis à main. Le régime est semblable à celui que l'on peut trouver pour les marchandises. Les mécanismes d'engagement de la responsabilité du transporteur quant aux bagages enregistrés et véhicules ou marchandises sont d'une logique similaire. Cependant, si le règlement n°1371/2007 consacre plusieurs de ses dispositions à ces sujets en renvoyant exclusivement aux RU-CIV, il n'en est pas de même pour le règlement routier. En effet, le règlement n°181/2011 prévoit un régime identique pour les bagages à main et enregistrés dans son article 7 effectuant un renvoi au droit national dans ce domaine. Le plafond de limitation de responsabilité prévu par le législateur ne peut être inférieur à 1200 euros pour les bagages qu'ils soient enregistrés ou à main. En outre, le sujet des véhicules est spécifique au service auto-train et ne saurait avoir un quelconque intérêt s'agissant de l'autocar ou de l'autobus. Ainsi, le règlement routier sera écarté des explications données dans ce chapitre.

Les mécanismes d'engagement de la responsabilité du transporteur sont similaires quant aux bagages enregistrés et véhicules à ceux ayant cours au sujet des marchandises (Section 1). En outre, des limitations de responsabilité sont aussi prévues bien que les montants diffèrent (Section 2).

### **Section 1 Mécanismes similaires d'engagement de la responsabilité du transporteur**

La responsabilité du transporteur ferroviaire en matière de bagages enregistrés et de véhicule est une responsabilité objective dont la preuve doit être établie contradictoirement (I). Les causes d'exonération du transporteur prévues par les RU-CIV sont classiques et semblables à celles prévues par la CMR (II).

#### **I. Une responsabilité objective à la preuve contradictoire**

La responsabilité du transporteur est objective (A) et doit être prouvée de manière contradictoire (B).

##### **A. Une responsabilité objective**

L'article 36§1 des RU-CIV prévoit que le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte, avarie ou retard des bagages survenus depuis leur prise en charge jusqu'à leur livraison.

Le transporteur est responsable bien qu'il n'ait pas commis de faute, s'il s'avère qu'au moment où il avait la garde du bagage enregistré celui-ci a subi une perte, une avarie ou un

retard. Le voyageur n'a qu'à prouver qu'il a subi un dommage pour que le transporteur l'indemnise. Cette position favorable au voyageur tranche avec la responsabilité pour faute prouvée des colis à main. Ici le régime est unifié : peu importe que le voyageur soit blessé ou décédé, son bagage enregistré suit un régime propre. Le résultat tranche donc avec le régime mixte de la responsabilité du transporteur en cas de colis à main. Cela s'explique tout simplement par le transfert de la garde qui s'est opéré pour le transport des bagages enregistrés. En bagage à main, le voyageur conserve son bagage et en reste le gardien. En matière de bagages enregistrés, le transporteur est responsable automatiquement.

Les véhicules connaissent le même régime car le voyageur n'a qu'à prouver son dommage pour être indemnisé. En outre l'article 47 RU-CIV précise que « *Sous réserve des dispositions de la présente section, les dispositions de la section 2 relatives à la responsabilité pour les bagages s'appliquent aux véhicules* ».

Ces dispositions liées au régime de responsabilité du transporteur sont semblables à ce que l'on peut trouver en matière routière pour les marchandises : la CMR dans son article 17 utilise exactement les mêmes termes que ceux de l'article 36 RU-CIV, traduisant un régime de responsabilité objective du transporteur. Les modes de preuve du dommage sont également comparables à celles du domaine routier.

#### B. Une preuve effectuée au contradictoire

La preuve de l'avarie, de la perte ou du retard se fait de la même manière en transport ferroviaire de voyageurs qu'en transport routier de marchandises : par un constat contradictoire au départ et à l'arrivée comme on peut le faire avec la lettre de voiture routière et les réserves que l'on peut apposer dessus.

L'article 54 RU-CIV prévoit l'établissement d'un PV constatant la nature du dommage, l'état de l'objet, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Les Conditions particulières du transporteur, tels que les Tarifs SNCF sont plus précis sur ces points. L'article concernant l'enregistrement des bagages prévoit un constat contradictoire « *Lors de l'enlèvement des bagages, le chauffeur assurant le transport des bagages vérifie la conformité du nombre et du type de bagages avec le nombre de bagages figurant sur le bordereau d'enlèvement, établi conformément au bon d'échange remis au client, et aux informations fournies par le client lors de la prise de rendez-vous qu'il a effectuée dans les conditions stipulées à l'article 5.* »<sup>139</sup>

---

<sup>139</sup> Tarifs SNCF, Article 4.6 Enregistrement Volume 4 Prestations associées au transport p.99, éd. Janvier 2014



Lors de la livraison, le voyageur joue un rôle actif dans la préservation de la preuve de son dommage car il doit agir dans les trois jours à compter de la réception du bagage<sup>140</sup>. Les Tarifs SNCF s'inspirent de l'article L133-3 du Code de commerce, également applicable en routier.

Le service auto-train s'effectue également de manière contradictoire car un constat rempli contradictoirement par les parties est effectué lors de l'enregistrement et de la réception du véhicule par le client.

*« Préalablement à l'embarquement du véhicule, un constat du véhicule est établi contradictoirement entre le client et un agent d'accueil : il dresse un descriptif du véhicule du client dans l'état dans lequel il se trouve au moment de sa remise à la gare Auto/Train de chargement. Le client doit loyalement indiquer à l'agent d'accueil tous les défauts dont il a connaissance. Le constat contradictoire du véhicule établi préalablement à l'embarquement fait foi jusqu'à preuve du contraire. »*<sup>141</sup>

L'engagement de la responsabilité du transporteur en matière de bagages enregistrés et de véhicule est donc similaire à celle rencontrée par le transporteur routier en matière de marchandise. En effet, il s'agit d'une responsabilité objective dont la preuve du dommage est établie de manière contradictoire, à l'instar des réserves figurant sur la lettre de voiture. Les causes d'exonération du transporteur ferroviaire sont également classiques.

## **II. Des causes d'exonération classiques**

Les causes permettant d'exonérer le transporteur routier de sa responsabilité liée à la perte, l'avarie ou le retard de véhicule ou de bagage enregistré sont rangées en deux catégories : les causes générales (A) et les causes particulières (B).

### A. Causes d'exonérations générales

L'article 36§2 RU-CIV prévoit quatre causes d'exonération : la faute du voyageur ou un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, le vice propre du bagage et les circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait obvier, soit la force majeure.

---

<sup>140</sup> Tarifs SNCF, Article 4.10.2 Volume 4 p. 101 « Lors de la livraison des bagages, le client s'engage expressément à vérifier le nombre, l'état et le contenu des bagages. Le bordereau de livraison doit être daté, signé et doivent y être mentionnées les anomalies, avaries ou détériorations identifiées (bagages manquants ou en surnombre, avarie, etc.). Les réserves sur le bordereau de livraison doivent être précises et caractérisées. En outre, le client doit signaler, par lettre recommandée adressée à l'adresse figurant à l'article 10 dans les 3 jours (non compris les jours fériés) suivant la livraison, toute anomalie, avarie ou détérioration des Bagages qu'il aurait constaté. », éd Janvier 2014

<sup>141</sup> Tarifs SNCF, Article 5.5.1 Volume 4 p. 106 ; éd Janvier 2014

La preuve qu'une de ces causes a engendré une perte, avarie ou retard du bagage enregistré incombe au transporteur.<sup>142</sup>

La CMR prévoit les mêmes causes d'exonérations dans son article 17§2 et laisse au transporteur le soin de les prouver.

Des causes d'exonération particulières sont également prévues.

### B. Causes d'exonérations particulières

L'article 36§3 prévoit des cas particuliers d'exonération du transporteur en cas d'absence ou de défectuosité de l'emballage, nature spéciale des bagages ou expédition comme bagage d'objets exclus du transport. La différence de ces cas avec ceux prévus au paragraphe précédent réside dans un renversement de la charge de la preuve. Il suffit au transporteur d'établir que la perte ou avarie peut résulter d'un risque particulier. Une présomption simple en résulte : le voyageur conserve le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause l'un de ces risques, totalement ou partiellement.<sup>143</sup>

La CMR, dans son article 17§ 4, prévoit des cas d'exonération particuliers similaires à ceux des RU-CIV aux conséquences identiques.<sup>144</sup>

Les Tarifs voyageurs prévoient lors du service auto-train que « *La responsabilité de SNCF en cas de perte ou avarie subies par le véhicule lors de son transport par le service Auto/Train est régie par les articles L. 133-1, L. 133-3, L. 133-4 et L. 133- 6 du Code de commerce.* »<sup>145</sup> Le service de bagage enregistré prévoit que « *Elle ne saurait cependant en aucun cas voir sa responsabilité engagée pour toute inexécution ou mauvaise exécution de tout ou partie des prestations prévues au contrat, qui serait imputable soit au client, soit au fait imprévisible et insurmontable d'un tiers étranger au contrat, soit à un cas de force majeure.* »<sup>146</sup>

Les cas d'exonération prévus sont : vice propre de la chose, faute de l'ayant droit ou force majeure. Ainsi, les RU-CIM sont plus favorables au transporteur : ils lui permettront d'avoir plus de cas d'exonération applicables aux transports ferroviaires nationaux, que cela n'est permis dans le droit français actuel. Les limitations de la responsabilité du transporteur prévues par les RU-CIV sont aussi favorables au transporteur ferroviaire, et similaires à celles dont peut se prévaloir le transporteur routier de marchandise.

---

<sup>142</sup> Article 37§1 RU-CIV

<sup>143</sup> Article 37§2 RU-CIV

<sup>144</sup> Article 18 de la CMR (renversement de la charge de la preuve)

<sup>145</sup> Tarifs SNCF, Article 5.8 Volume 4 p.108, éd Janvier 2014

<sup>146</sup> Tarifs SNCF, Article 4.10.2 Volume 4 p. 101, éd Janvier 2014

## **Section 2 Limitations de responsabilité du transporteur**

Les indemnités dues par le transporteur sont limitées à certains montants : des plafonds sont établis par les RU-CIV concernant les dommages aux bagages enregistrés et véhicules (I). Une limitation de sa responsabilité s'exerce également au niveau des postes de préjudices réparés (II). Cette limitation d'indemnisation se retrouve classiquement dans le transport routier de marchandise (au colis ou kg).

### **I. Différentes limitations**

Les RU-CIV prévoient des limitations différentes en fonction de l'objet du dommage, bagage (A) ou véhicule (B).

#### **A. Limitations d'indemnisation concernant les bagages enregistrés**

Les articles 41, 42 et 43 RU-CIV prévoient des limitations spécifiques en fonction du dommage survenu au bagage enregistré. Concernant l'indemnité en cas de perte du bagage, elle n'est pas la même si le montant du dommage est prouvé ou non. Si le montant est prouvé alors une indemnité doit être allouée par le transporteur pour ce montant sans excéder 80 DTS par Kg ou 1200 DTS par colis. Si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 20 DTS par Kg ou 300 DTS par colis est allouée, soit 4 fois moins. Le transporteur doit également rembourser le prix du transport et les sommes déboursées en lien avec le bagage, tels que les droits de douane et d'accise acquittés par voyageur.

En cas d'avarie, le transporteur doit indemniser le voyageur d'une somme équivalente à la dépréciation du bagage selon les modalités de la perte totale ou partielle. Les limitations sont les mêmes.

En cas de retard, si l'ayant droit prouve que le retard lui a causé un dommage y compris une avarie, une indemnité lui sera allouée ne pouvant dépasser 0,80 DTS par Kg et 14 DTS par colis livrés en retard. Si l'ayant droit ne prouve pas que le retard du bagage lui a causé un dommage, une indemnité forfaitaire limitée à 0,14 DTS par Kg et 2,80 DTS par colis lui sera allouée. L'indemnité pour retard n'est pas cumulable avec celle due en cas de perte totale du bagage. En cas de perte partielle du bagage, l'indemnité pour retard est payée pour la partie non perdue. En cas d'avarie n'ayant pas pour cause le retard, l'indemnité pour avarie se cumule s'il y a lieu avec celle due en cas de retard. Enfin, dans tous les cas, les cumuls de ces indemnités ne sauraient dépasser celle due en cas de perte totale de bagage soit 80 DTS par Kg et 120 DTS par colis.

L'article 4.10.2 des Tarifs SNCF précise que les Tarifs ne font que reprendre ces limitations après les avoir convertis en euros. *«L'indemnisation prévu par le règlement, après conversion en euros, est le suivant :– en cas de perte : 360 € par Bagage ;– en cas d'avarie des Bagages : 25 € par kilo manquant (dans les hypothèses de petites pièces endommagées, roulette, poignée..., l'indemnisation sera forfaitairement en fonction de la taille du bagage*

*soit un petit bagage (50 centimètres) = 1 kg, un moyen bagage (60 centimètres) = 2kgs et un grand bagage (+ de 70 centimètres) = 3kgs) – en cas de retard à la livraison : 4 € par Bagage, par tranche de 24h de retard et dans la limite de 14 jours. »<sup>147</sup>*

Les montants de limitation des indemnités sont donc aujourd'hui pleinement harmonisés. Concernant les véhicules, des limitations de montant sont également prévues par les RU-CIV.

### B. Limitations d'indemnisation concernant les véhicules

L'article 44 RU-CIV prévoit qu'en cas de retard du véhicule, et lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en a résulté, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport peut lui être allouée. Si l'ayant droit renonce au contrat de transport et si le retard est dû à une cause imputable au transporteur, le prix du transport est remboursé à l'ayant droit. Ce remboursement peut être cumulé à l'indemnité due en cas de dommage résultant du retard.

En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule l'indemnité est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule sans pouvoir excéder 8000 DTS.<sup>148</sup>

Rien n'est prévu en matière d'avarie ; on peut penser que sur renvoi de l'article 47, l'article lié au bagage concernant l'avarie (article 42) vient à s'appliquer. L'indemnité est calculée sur celle prévue en cas de perte, soit les montants prévus à l'article 45 RU-CIV.

Les Tarifs SNCF prévoient les limitations d'indemnités suivantes : « 1° Montant maximum de 389 € par accessoire ou partie identifiable (pot d'échappement, pare-brise, portière, ...) dans la limite de 10 672 € par voiture ; 2° Montant maximum de 389 € par accessoire ou partie identifiable (rétroviseur, carénage, béquille...) dans la limite de 3 812 € par moto. »<sup>149</sup>

Le transporteur SNCF a donc totalement intégré au sein de ses Tarifs les dispositions des RU-CIV. Cependant, les limitations prévues par les Tarifs sont plus précises et plus fractionnées que celles prévues par le texte européen. En effet, aucune limitation par accessoire n'est envisagée ; seule une limitation globale par véhicule est prévue.

Une harmonisation règne donc entre les limitations prévues par les RU-CIV et celles prévues par les Tarifs SNCF. La limitation de responsabilité en cas d'avarie, perte ou retard est un mécanisme classique en droit des transports de marchandise que l'on retrouve dans tous les modes. On retrouve également ces limitations dans les RU-CIV dont la rédaction est calquée sur les RU-CIM et la CMR en matière de véhicules et de bagages enregistrés. La limitation de responsabilité du transporteur passe par une limitation des indemnités dues mais également par les postes de préjudices réparables ou non.

---

<sup>147</sup> Article 4.10.2 Volume 4 Prestations associées au transport p.101, éd. Janvier 2014

<sup>148</sup> Article 45 RU-CIV

<sup>149</sup> Point 6 Service Auto train du Volume 6 Recueil des Prix p. 218 ; éd. Janvier 2014

## II. Préjudices réparables

La réparation du préjudice est enserrée dans un délai particulièrement strict. S'il n'est pas respecté, il entraîne la perte de son droit pour l'ayant droit (A). Certains dommages, tels la perte ou le vol des objets présents dans le véhicule, ne sont pas indemnisables(B).

### A. Une action aux délais stricts

Le préjudice né du dommage porté aux bagages enregistrés n'est indemnisable que dans certaines conditions. L'article 59 RU-CIV prévoit que l'action du voyageur s'éteint si l'ayant droit accepte le bagage. L'acceptation vaut donc extinction de l'action ultérieure, sauf si l'ayant droit se trouve dans les cas suivants.

En cas de perte partielle ou avarie, si elle a été constatée immédiatement par PV à la réception ou si la constatation n'a été omise que par la faute du transporteur, l'action n'est pas éteinte. Si le dommage n'est pas apparent, l'ayant droit doit agir dans les 3 jours qui suivent la livraison des bagages. Cela a un enjeu procédural (extinction de l'action) mais non probatoire car à moins de constater le dommage à la livraison, l'ayant droit devra prouver que le dommage a bien eu lieu entre la prise en charge et la livraison du bagage par le transporteur. En cas de retard, l'ayant droit a 21 jours pour faire valoir ses droits ; à défaut l'action sera éteinte. Enfin, si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause une faute du transporteur, l'action n'est pas éteinte.

On voit donc que le préjudice réparable est enserré dans des limites temporelles. Ces limites sont plus sévères que ce qui a trait en transport ferroviaire de marchandise. En effet, le délai pour les dommages non apparents est de 7 jours et 60 jours pour le retard.

Par ailleurs, la démarche est celle que l'on adopte en transport de marchandise : c'est celle de la forclusion.

Les RU-CIV ne font que reprendre ce qui se fait en transport de marchandise et leur transposition est même plus sévère. C'est donc très difficile à mettre en œuvre pour un ayant droit qui n'est pas ici un professionnel du transport mais un consommateur qui confie au transporteur son bagage enregistré ou son véhicule. Par ailleurs, tous les préjudices ne sont pas réparables tels ceux liés à la perte ou vol des objets placés à l'intérieur du véhicule.

### B. Indemnisation non garantie des objets placés dans le véhicule

Classiquement les effets et objets personnels laissés dans le véhicule remis dans le cadre du service auto-train restent sous la responsabilité du client.

L'article 46§1 RU-CIV dispose que « *En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule ou se trouvant dans des coffres (par exemple, coffres à bagages ou à skis), solidement arrimés au véhicule, le transporteur n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer n'excède pas 1 400 unités de compte.* » Comme en matière de

bagage à main, le transporteur n'est responsable qu'en cas de faute de sa part ; ainsi, les objets et effets laissés dans le véhicule restent sous la garde du voyageur.

L'article 46§2 prévoit que pour les objets arrimés à l'extérieur du véhicule, le transporteur n'est responsable qu'en cas de faute intentionnelle ou inexcusable.

Le préjudice lié à ces objets n'est donc pas réparable sauf faute du transporteur. Les Tarifs SNCF prévoient une solution similaire.

*« Les bagages et effets personnels peuvent être laissés dans le véhicule ; ils sont alors transportés sous la responsabilité du client ; la SNCF n'étant responsable que du dommage causé par sa faute. »*<sup>150</sup> L'indemnité est limitée à 1 638 €<sup>151</sup>.

## CONCLUSION

Les bagages enregistrés et les véhicules sont deux sujets pour lesquels l'Union Européenne n'a pas souhaité apporter de modification par rapport aux RU-CIV. Ce sont donc ces derniers qui s'appliquent intégralement en la matière. Leur régime est très similaire à celui prévu en matière de marchandises car les mécanismes d'engagement de la responsabilité du transporteur sont les mêmes. C'est une responsabilité objective dont le transporteur peut s'échapper en apportant la preuve de cas d'exonération généraux ou particuliers. A défaut de rapporter une telle preuve, des limitations d'indemnisation sont prévues.

La logique est donc comparable à ce qui a trait en matière de marchandise. Et c'est là tout le problème ou l'interrogation : pourquoi l'UE a-t-elle introduit des dispositions qui ne sont pas favorables au passager alors que le règlement est censé apporter un socle minimal de droit pour celui-ci. Les délais de forclusion qui entraînent l'extinction de l'action sont plus courts que ceux pratiqués pour les marchandises. Or le public est différent : il s'agit ici de consommateurs et non de professionnels du transport. L'objet, bagage ou véhicule, semble primer sur la nature de la personne, consommateur. Cela détonne donc avec l'impulsion voulue par le règlement, car en ce qui concerne les bagages enregistrés et les véhicules, le règlement ne crée pas de régime plus favorable pour le voyageur. Le transporteur voit sa responsabilité être limitée, calquée sur le régime des marchandises et donc son régime de responsabilité ne s'aggraverait pas par l'arrivée du règlement n°1371/2007.

---

<sup>150</sup> Tarifs SNCF, Article 5.3 Volume 4 p. 105 ; éd. Janvier 2014

<sup>151</sup> Tarifs SNCF, Point 6 Service Auto train Volume 6 Recueil des Prix p. 218, éd. Janvier 2014

## CONCLUSION GENERALE

---

L'adoption des règlements n°1371/2007 et n°181/2011 a inévitablement créé des obligations nouvelles à la charge du transporteur terrestre. Cependant cela n'a pas considérablement aggravé sa situation.

Bien que l'entrée en vigueur du règlement n°181/2011 depuis mars 2013 soit trop récente pour que l'on puisse faire un bilan de son application, la Commission a déjà rendu un rapport sur l'application du règlement n°1371/2007, en vigueur depuis 5 ans, conformément à l'article 36 dudit règlement<sup>152</sup>.

Le changement n'est pas encore effectif car le rapport précise que le règlement a accordé des possibilités de transitions et de dérogations. La majorité des états membres ont utilisé cette possibilité car 61 % des services nationaux à longue distance et 83 % des services régionaux et suburbains font l'objet d'une dérogation. Bien que son application reste encore aujourd'hui limitée, sa mise en œuvre par les entreprises ferroviaires est relativement effective. Les principales obligations établies ont été respectées.

D'autres obligations ont été fournies même si les services intérieurs faisaient l'objet d'une dérogation, comme par exemple l'obligation d'assistance. Mais la fourniture de cette obligation bien qu'elle ne soit pas encore impérative ne garantit pas sa bonne application. De ce fait le rapport précise que *« le respect du droit à une assistance pourrait être amélioré, notamment par des mesures d'application proactives prises par les autorités nationales »*.

Parfois, les transporteurs vont au-delà de ce qui leur est demandé. C'est le cas par exemple du droit à indemnisation. Le rapport souligne que *« la plupart des entreprises ferroviaires respectent cette obligation et qu'il arrive même que les législations nationales et les politiques commerciales des transporteurs prévoient une indemnisation d'un montant supérieur »*. Il en est de même pour les bagages où les indemnités versées ont été d'un montant égal ou supérieur aux plafonds prévus par le règlement.

Ainsi, tant le règlement routier que le règlement ferroviaire ne mettent pas à la charge des transporteurs des obligations plus lourdes. Le transporteur peut espérer voir sa responsabilité en matière d'accident corporel et de bagages allégée, car les prescriptions des règlements restent plus favorables que le droit français actuel composé notamment de la jurisprudence sévère de la Cour de cassation.

---

<sup>152</sup> Rapport de la Commission sur l'application du règlement n°1371/2007 du Parlement et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires COM(2013) 587 du 14.08.2013

Seules des obligations accessoires pour le transporteur, telles le droit à l'information par exemple, ont été créés ou renforcées par les règlements. Les dispositions concernant l'interruption du voyage (retard, annulation, correspondance manquée) sont renforcées. Les personnes à mobilité réduite sont enfin prises en compte et un vrai dispositif pour leur mobilité a été mis en place. Il ne s'agit cependant pas d'une révolution mais d'une simple évolution car les pouvoirs publics français avaient mis en place des mesures de longue date, bien que leur mise en place effective soit encore difficile. Enfin et surtout, le champ d'application tant du règlement routier que du règlement ferroviaire, est tellement circonscrit qu'il est difficile de dire que ceux-ci aient vraiment aujourd'hui un impact sur les obligations du transporteur.

Il faudra suivre avec attention l'interprétation des règlements donnée par la CJUE pour les points laissés ouverts par les règlements et concernant le règlement ferroviaire, son articulation avec les RU-CIV.

D'autre part, la loi du 17 mars 2014 relative à la consommation<sup>153</sup> désigne officiellement la DGCCRF comme organisme chargé, en France, du contrôle de l'application de l'ensemble des dispositions du règlement ferroviaire. Cette désignation satisfait aux dispositions de l'article 30 du règlement, qui oblige chaque État membre à désigner un ou plusieurs organismes chargés de l'application du règlement.

La DGCCRF est désormais habilitée à sanctionner les manquements des entreprises ferroviaires à l'ensemble des dispositions du règlement, services internationaux et services internes (articles socles uniquement). Elle pourra prononcer des amendes administratives pouvant aller, selon le type d'obligations méconnues, jusqu'à 45.000 euros. Les interventions de la DGCCRF seront donc utiles à la pleine compréhension des dispositions du règlement.

Les règlements ne créent pas véritablement une aggravation des obligations du transporteur, restant entendu que chaque domaine d'obligation a une lecture autonome. Seul l'avenir et l'application effective de toutes les dispositions des règlements, passées les périodes de transitions et de dérogations, permettront de dire si le transporteur terrestre est vraiment sorti « diminué » de l'application de ces règlements passagers n°181/2011 et n°1371/2007.

Les transporteurs doivent mettre à profit ces périodes de transitions et de dérogations pour anticiper et se mettre en conformité avec les prescriptions des règlements. La SNCF semble d'ailleurs avoir déjà anticipé ces évolutions car, concernant les services nationaux longue distance, elle a mis en place des actions telles que « la Garantie Voyage » ou le service « Accès Plus » pour les Personnes à mobilité réduite.

---

<sup>153</sup> JORF n°0065 du 18 mars 2014 page 5400 texte n° 1 LOI n° 2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation



## **BIBLIOGRAPHIE**

### *I. Traités et Manuels*

Responsabilité de l'autocariste, Extraits du Lamy Tourisme, §205-14 et 215-56 (et suivants)

Le transport des personnes dans la jurisprudence, René RODIERE, Refat ABADIR et Andrée CHAO, Recueil systématique de jurisprudence sous la direction du professeur MARIO ROTONDI; éd. LIBRAIRIES TECHNIQUES LITEC, 1973

### *II. Articles de doctrine*

BACACHE Mireille, *Le dommage prévisible : exécution par équivalent du contrat ou responsabilité contractuelle?*, Recueil Dalloz 2011 p.1725

BON GARCIN Isabelle, *Comparaison entre les droits des passagers européens selon le mode de transport utilisé*, Revue de droit des transports 2011 Décembre n°11 Etude 12

CHARLES Jean Baptiste et COURTY Erwann, *Agression d'un passager par un autre: la cour de cassation tempère l'extension de l'obligation de sécurité du transporteur*, Revue de droit des transports 2011 Dec n° 11 Com 173

COMBET Mathieu, *L'encadrement du régime d'indemnisation des voyageurs ferroviaires en cas de Force Majeure par le droit de l'Union Européenne*, Lamy Droit des affaires 2013 ; Repères Droit européen du marché intérieur, p.87

DELEBECQUE Philippe et CALME Sophie, *Le règlement communautaire n°1371/2007 du Parlement européen et du conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires*, Revue de droit des transports 2009 mars n°3, Etude 4

DUFOURNAUD Jean-Luc et COSTA Florence, *Recours préjudiciel devant la CJUE par les chemins de fer autrichien*, CIT Info 3/2012 p.2 et 3

ENZFELDER Myriam, *La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) rend sa première décision relative aux droits des voyageurs en trafic ferroviaire (EC 1371/2007)* CIT Info 5-6/2012 p.4 et 5

GARAUD Éric, *Contracter... c'est prévoir quel sera le préjudice indemnisable*, Revue Lamy Droit civil 2011, Actualité contrat Eclairage, p.85

GRARD Loïc, *La protection européenne des droits des passagers: au tour des bus et des cars* Revue dt des transports et de la mobilité 2011, Novembre n°4 Etude 4

GRIDEL Jean Pierre, *La responsabilité contractuelle du transporteur ferroviaire de personnes*, Revue Lamy de Droit civil 2012; article actualité Lamy

HANGOC Julie, *Quelles causes d'exonérations pour le transporteur terrestre de passagers?* Revue de droit des transports 2008 mai n°5, Alerte 58

KILGUS Nicolas, *Retard de la SNCF et prévisibilité du dommage: un attendu peut en cacher un autre* Revue Lamy de droit civil 2013 Perspectives étude p.103

KRIEG MAX,

*Exemptions dans le domaine des droits des voyageurs – état des lieux* CIT Info 4/2010, p.4  
*Etat des lieux 5 mois après l'entrée en vigueur du PRR* CIT Info 3/2010; p.3 et 4

MOILLE Céline, *De la réparation des seuls dommages prévisibles en matière contractuelle*  
Lamy Droit civil 2014 Actualité, contrat, éclairage p.112

OBERSON Isabelle,

*Nouveaux droits pour les passagers voyageant en bus ou en bateau* CIT Info 1/2009, p.2 et 3

*Exonération de la responsabilité pour retard* CIT Info 2/2010; p. 3

*Responsabilité civile du transporteur: innovation du PRR* CIT Info 1/2010; p. 4 et 5

*Entrée en vigueur du PRR* CIT Info 8/2009 p.2 et 3

*Distribution de repas et de boisson aux voyageurs*, CIT Info 5/2011 p. 9

*L'affaire ÖBB : la force majeure n'est pas reconnue par l'Avocat Général*, CIT Infos 2/2013  
p.4 et 5

*Etude comparative des dts des voyageurs dans les transports par rail, air et mer*, CIT Info  
1/2011 p.5-8

*Retard dans la livraison de bagages enregistrés*, CIT Info 3/2011 p.9

*Arrêt ÖBB : les transporteurs sont responsables même en cas de force majeure*, CIT Infos  
5/2013 p.5 et 6

PAULIN Christophe,

*Contrat type relatif aux services occasionnels de transport routier de personnes*, Revue de  
droit des transports 2008 Octobre n°10 Com 187

*Règlement relatif aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires*, Revue de droit des  
transports 2008 Mars n°3 Com 25

*Obligation de sécurité du transporteur ferroviaire*, Revue de droit des transports 2008 mai  
n°5 Com 96

TCHENDJOU Marius, *A propos du dommage prévisible réparable par la SNCF -L'arrêt  
SNCF c/ Grée*, Revue de droit des transports 2011 Oct n°10 étude 9

TILCHE Marie, *Contrat type en orbite (route)*, BTL 2008 3227Article actualité

TOSI-DUPRIET Isabelle, *Transport ferroviaire, force majeure et retard (à propos de l'arrêt  
ÖBB)* Gazette du Palais, ed généraliste 12-13 fev 2014 p.15 ;

VINEY Geneviève, *La responsabilité du transporteur terrestre de personne en cas de faute  
de la victime* Recueil Dalloz 2008 p. 1582

### *III. Arrêts et décisions*

Arrêt *ÖBB-PERSONENVERKEHR AG*, 26 sept 2013, CJUE (affaire C-509/11)

Arrêt *Westbahn Management GmbH contre ÖBB-Infrastruktur AG*, 22 nov 2012, CJUE  
(affaire C 136/11)

Arrêt 13 juillet 2006

n°05-10.250 2e civ Cour de cassation

Arrêt 13 mars 2008

n°05-11.800 1ere civ Cour de cassation

Arrêt 13 mars 2008

n° 05-12.551 1ere civ Cour de cassation

Arrêt 14 avril 2006

n°04-18.902 Ass Plé Cour de cassation

Arrêt 21 dec 2006

n°06-10.976 2e civ Cour de cassation

Arrêt 21 nov 2006

n°05-10.783 1ere civ Cour de cassation

Arrêt 23 juin 2011

n°10-11.539 1ere civ Cour de cassation

Arrêt 23 juin 2011

n°10-15.811 1ere civ Cour de cassation

Arrêt 26 septembre 2012

n°11-13.177 1ere civ Cour de cassation

Arrêt 26 septembre 2012	n°11-21.284 1ere civ Cour de cassation
Arrêt 5 avril 2007	n°06-10.797 2e civ Cour de cassation
Arrêt du 11 janvier 2001	n°99-10.417 2e civ Cour de cassation
Arrêt du 19 juin 2013	n°11-22.375 1ere civ Cour de cassation
Arrêt du 1er décembre 2011	10-19.090 1ere civ Cour de cassation
Arrêt du 2 octobre 2013	n° 12-26.975 1ere civ Cour de cassation
Arrêt du 26 septembre 2006	n°03-13.726 1e civ Cour de cassation
Arrêt du 28 avril 2011	n°10-15.056 1ere civ Cour de Cassation
Arrêt du 28 novembre 2008	n°06-12.307 Mixte Cour de cassation
Arrêt du 3 juin 1998	n°95-16.887 1ere civ Cour de cassation
Arrêt du 31 octobre 2012	n° 11-26.522 1ere civ Cour de cassation
Arrêt du 6 oct 1998	n°96-12.540 1e civ Cour de cassation

Jugement CA PARIS 22 sept 2010	juris data 2010-023260
Jugement JP METZ 13 fev 2014	n° RG 91-12-000626
Arrêt CA GRENOBLE 22 janvier 2007	juris data 2007-325586

Jugement TI ALENCON 6 juin 2014	n° RG 11-13-000242
Jugement TGI PARIS 30 mai 2014	5 <sup>e</sup> chambre, 2 <sup>ème</sup> Section n° RG 12/17358

#### *IV. Textes et décrets*

Articles L1112-1 à 10	Code des transports
Articles L2151-1 et 2 CT	Code des transports
Articles L3115-1 et suivants	Code des transports

Décret n° 730 du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sureté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local

Décret n°2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs

Décret n°83/817 du 13 sept 1983 portant approbation du cahier des charges de SNCF; version consolidée au 11 novembre 2012

Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, dite Loi Badinter

#### *V. Conditions générales de transport*

CGV IDBUS	Version en vigueur
CGV OUIGO	Version en vigueur à compter du 9 juillet 2013
Tarifs SNCF	Version en vigueur au 1er janvier 2014
CIT GCC-CIV/PRR	Conditions générales de transport pour le transport ferroviaire des voyageurs (recommandation aux membres du CIT)

CIT CER et UIC, *Charte pour les services de voyageurs par chemin de fer*, adoptée le 22 oct 2002

CNT, *Guide d'application du contrat type voyageur routier*

#### *VI. Textes internationaux*

Convention CVR, Relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagage par route, ONU ; 1er mars 1973

RU-CIV

Règlement n°1371/2007 du 23 octobre 2007, sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Règlement n°181/2011 du 16 février 2011, sur les droits des passagers dans le transport par autocar et autobus et modifiant le règlement n°2006/2004

### *VII. Rapports officiels*

Communication de la Commission au Parlement UE et au Conseil «*Renforcer les droits des passagers au sein de l'UE*»

Communication UE sur la proposition de règlement *concernant les droits des passagers ferroviaires* Communication UE du 03/03/2004 COM 2004/0143

Communication UE sur la proposition de règlement *concernant les droits des passagers par autobus et autocar* Communication UE du 04/12/2008 COM 2008/817

Communication UE *sur les droits des passagers dans tous les modes de transport* Communication UE du 19/12/2011 COM/2011/898

Rapport de la *commission UE sur le règlement 1371/2007* du 14/08/2013 COM 2013/587

CIT et CER, Rapport sur le PRR "*Implementation of the regulation on rail passengers' rights*" du 01/10/2012

DOMINGO, avocat général, Avis «*A propos de l'arrêt du 28 novembre 2008 rendu par la chambre Mixte de la Cour de cassation* »

PETIT, Rapport de M. Petit, Conseiller rapporteur à la Cour de cassation, «*Suite à l'arrêt du 28 novembre 2008 rendu par la chambre Mixte* »

# TABLE DES MATIERES

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>3</b>
A. L'adoption des règlements ferroviaire et routier : la création de nouvelles obligations pour le transporteur .	4
B. Les obligations du transporteur ou les droits des passagers : un mouvement historique aux enjeux cruciaux 4	
1. L'accroissement historique des obligations du transporteur terrestre de voyageurs.....	5
2. Sources internationales complémentaires.....	8
a. Sources ferroviaires.....	8
b. Sources routières.....	10
3. Intérêts et Enjeux.....	11
a. Enjeu contextuel.....	11
b. Enjeu économique.....	13
c. Enjeu juridique.....	14
d. Enjeu pratique.....	14
e. Enjeu concurrentiel.....	15
f. Enjeu technique.....	16
C. Problématique et annonce de plan.....	16
<b>PARTIE 1 UN RENFORCEMENT LEGER DES OBLIGATIONS ACCESSOIRES AU TRANSPORT POUR LE</b>	
<b>TRANSPORTEUR.....</b>	<b>18</b>
TITRE 1 UNE APPLICATION A MINIMA DES DISPOSITIONS DES REGLEMENTS N°1371/2007 ET N°181/2011.....	19
<i>Chapitre I Un champ d'application circonscrit.....</i>	<i>19</i>
Section 1 Secteur des transports ferroviaires des passagers.....	19
I. Services ferroviaire concernés par le règlement depuis le 3 décembre 2009.....	20
A. Possession d'une licence communautaire.....	20
B. Socle minimal d'article s'appliquant au 3 décembre 2009.....	21
II. Application future des autres articles du règlement et exceptions.....	23
A. Une application des articles du règlement étalée dans le temps.....	23
B. Cas spécifique des transports ferroviaires urbains, suburbains et régionaux.....	23
Section 2 Secteur des transports routiers de passager.....	25
I. Principe général d'application.....	25
A. Distinction des services réguliers et occasionnels.....	25
B. Restrictions.....	26
II. Exceptions formant un socle minimal d'articles.....	27
A. Services réguliers.....	27
B. Services occasionnels.....	28
<i>Chapitre II Les personnes à mobilité réduite : une longue évolution.....</i>	<i>32</i>
Section 1 Avancées consacrées par les règlements.....	32
I. Un véritable droit au transport des PMR.....	32
A. Un droit au transport nuancé.....	33
B. Obligations accrues d'assistance et d'accessibilité des PMR.....	34

II. Information et indemnisation des PMR .....	36
A. Une obligation d'information fournie .....	36
B. Une obligation d'indemnisation spécifique.....	38
Section 2 Législation applicable et actions concrètes existantes.....	38
I. Législation applicable .....	39
A. Mise en place de cette législation.....	39
B. Législation prévue dans le Code des transports.....	39
II. Actions concrètes existantes .....	41
A. Cadre d'application du service « Accès Plus ».....	41
B. D'autres initiatives liées à l'accessibilité des PMR.....	42
TITRE II UN RENFORCEMENT DES OBLIGATIONS EN CAS D'INTERRUPTION DU VOYAGE.....	47
<i>Chapitre I Retard, annulation et correspondances manquées : thèmes privilégiés.....</i>	47
Section 1 Obligations financières : Remboursement et Indemnisation.....	48
I. Mise en œuvre de la responsabilité du transporteur .....	48
A. Conception Européenne du retard.....	49
B. Limites de la responsabilité du transporteur .....	50
II. Nature d'une indemnisation choisie.....	53
A. Choix offert au passager .....	53
B. Difficile analyse théorique de cette indemnisation.....	55
Section 2 Obligations matérielles : continuation du voyage ou réacheminement et assistance.....	57
I. Réacheminement et continuation au voyage, choix du voyageur.....	57
A. Modalités alternatives du réacheminement ou de la continuation du voyage.....	57
B. Des notions critiquables.....	59
II. L'assistance, véritable avancée.....	60
A. Modalités précises de l'assistance .....	60
B. Difficultés pratiques de l'assistance .....	61
<i>Chapitre II L'information indispensable du voyageur .....</i>	67
Section 1 Une information claire préalable au voyage .....	67
I. Une avancée inégale.....	67
A. Une avancée consacrée par les règlements.....	67
B. Une avancée inégale .....	68
II. Une information adaptée .....	69
A. Une information adaptée dans son contenu .....	69
B. Une information adaptée dans ses modalités.....	71
Section 2 Une information renforcée en cas d'interruption du voyage.....	72
I. Une information circonstanciée .....	73
A. Distinction entre situation normale ou situation perturbée .....	73
B. Une information appropriée .....	74
II. Difficile partage de l'information entre transporteurs .....	75
A. Apport de l'arrêt Westbahn Management.....	75
B. Difficultés pratiques engendrées par l'arrêt .....	77

.....	<b>81</b>
TITRE 1 ACCIDENTS CORPORELS : VERS UNE EVOLUTION FAVORABLE POUR LE TRANSPORTEUR.....	81
<i>Chapitre I Sévérité excessive de la jurisprudence française</i> .....	82
Section 1 Durcissement progressif de la jurisprudence .....	82
I. Un contexte spécifique teinté d'enjeux primordiaux .....	82
A. Contexte historique.....	82
B. Des enjeux primordiaux .....	83
II. Etat des lieux de la jurisprudence actuelle .....	85
A. Des régimes aux contours définis .....	85
B. Une typologie variée .....	86
Section 2 Une responsabilité automatique du transporteur .....	88
I. Des causes d'exonérations inscrites dans une logique du « tout ou rien » .....	89
A. Une force majeure inatteignable .....	89
B. De strictes conditions d'exonération posées par la loi Badinter .....	90
II. Prémisses d'un changement initié par des décisions internationales .....	91
A. Un régime international plus favorable .....	92
B. Prémisses d'un changement annoncé.....	92
<i>Chapitre II Dispositions favorables des règles internationales</i> .....	95
Section 1 Fondement de la responsabilité du transporteur .....	95
I. Un dispositif amélioré pour le transporteur .....	95
A. Un régime plus opportun pour le transporteur ferroviaire.....	95
B. Un régime stable pour le transporteur routier .....	97
II. Une difficile articulation des dispositions du règlement ferroviaire.....	98
A. La problématique interprétation de l'article 11 du règlement ferroviaire.....	99
B. Une interprétation favorable au transporteur .....	100
Section 2 Des mesures d'indemnisation spécifiques .....	101
I. Des montants d'indemnisation propres à chaque secteur .....	102
A. Dommages et intérêts prévus par les RU-CIV .....	102
B. Dommages et intérêts prévus par le règlement routier.....	103
II. Des dispositions novatrices et onéreuses.....	104
A. Un versement d'avance innovant .....	104
B. Une obligation d'assurance onéreuse .....	105
TITRE II BAGAGES, COLIS A MAIN ET VEHICULES : UNE RESPONSABILITE LIMITEE .....	107
<i>Chapitre I Les bagages à main, régime stable</i> .....	107
Section 1 Une conception constante du bagage à main .....	107
I. Une notion délimitée .....	107
A. Nature de l'obligation liée au bagage à main.....	107
B. Obligation de surveillance à la charge du voyageur .....	109
II. Une faible responsabilité du transporteur.....	109
A. Responsabilité pour faute prouvée .....	110

B. Difficile argumentation du voyageur .....	110
Section 2 Responsabilité limitée du transporteur.....	111
I. Une limitation de responsabilité circonstanciée .....	111
A. Réintroduction d'une responsabilité objective par les RU-CIV .....	111
B. Cas particulier de non responsabilité .....	112
II. Une limitation chiffrée de responsabilité .....	112
A. Une limitation prévue par le règlement ferroviaire .....	113
B. Une limitation prévue par le règlement routier .....	113
<i>Chapitre II Bagages enregistrés et véhicules : un régime similaire à celui des marchandises.....</i>	<i>116</i>
Section 1 Mécanismes similaires d'engagement de la responsabilité du transporteur.....	116
I. Une responsabilité objective à la preuve contradictoire .....	116
A. Une responsabilité objective.....	116
B. Une preuve effectuée au contradictoire .....	117
II. Des causes d'exonération classiques .....	118
A. Causes d'exonérations générales.....	118
B. Causes d'exonérations particulières.....	119
Section 2 Limitations de responsabilité du transporteur.....	120
I. Différentes limitations .....	120
A. Limitations d'indemnisation concernant les bagages enregistrés .....	120
B. Limitations d'indemnisation concernant les véhicules.....	121
II. Préjudices réparables .....	122
A. Une action aux délais stricts.....	122
B. Indemnisation non garantie des objets placés dans le véhicule .....	122
<b>CONCLUSION GENERALE .....</b>	<b>124</b>



**Résumé-** Les règlements routier n°181/2011 et ferroviaire n°1371/2007 mettent-ils à la charge du transporteur terrestre français des obligations nouvelles vis-à-vis des voyageurs ?

**Summary-** Do the UE passenger rights regulation n°1371/2007 and n°181/2011 create new obligations for the French carrier (haulier)?

**MOTS CLES-** Règlement n°1371/2007; règlement n°181/2011; transporteur routier; transporteur ferroviaire; obligations; responsabilité civile; passagers; retard; accident corporel; bagages; informations.

**KEYWORDS-** Passenger rights regulation n°1371/2007; passenger rights regulation n°181/2011; road haulier; rail carrier; obligations; tort law (civil liability); passengers; late; bodily injury; luggage injury, information.