

**Audience publique du vingt-deux mars deux mille dix-huit**

**Numéro 43904 du rôle**

Composition:

Eliane EICHER, président de chambre,  
Alain THORN, premier conseiller,  
Yola SCHMIT, conseiller,  
Josiane STEMPER, greffier.

**E n t r e**

la **A**), en abrégé « A) », société commerciale à statut spécial de droit luxembourgeois, établie et ayant son siège social à (...), représentée par son conseil d'administration actuellement en fonctions,

**appelante** aux termes d'un exploit de l'huissier de justice Patrick KURDYBAN de Luxembourg du 27 juin 2016,

comparant par Maître Gérard SCHANK, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg,

**e t :**

1) **B**), demeurant à (...),

**intimée** aux fins du prédit exploit KURDYBAN,

comparant par Maître Jean-Georges GREMLING, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg,

2) l'établissement public autonome **CAISSE NATIONALE DE SANTE (CNS)**, établi et ayant son siège social à L-1471 Luxembourg, 125, route d'Esch, représenté par son comité-directeur actuellement en fonctions,

**intimé** aux fins du prédit exploit KURDYBAN,

comparant par Maître Charles UNSEN, avocat à la Cour, demeurant à Luxembourg.

### **LA COUR D'APPEL :**

Suivant exploit d'huissier de justice du 4 décembre 2013, B) a fait donner assignation à la A), (ci-après « les A »), et à l'établissement public CAISSE NATIONALE DE SANTE, (ci-après « la CNS »), à comparaître devant le tribunal d'arrondissement de Luxembourg aux fins d'entendre la première partie assignée condamner à payer à la demanderesse des dommages et intérêts d'un montant de 47.500 euros avec les intérêts légaux à partir du 3 avril 2012 jusqu'à solde outre une indemnité de procédure de 1.500 euros, et aux fins de déclarer commun le jugement à intervenir à la deuxième partie assignée.

B) affirmait qu'en descendant du train Cologne-Luxembourg, à la date susmentionnée, vers 17.40 heures, pour accéder au quai, elle avait glissé et que sa jambe gauche avait été coincée entre la dernière marche du train permettant d'accéder au quai et le quai. La chute consécutive de la demanderesse aurait provoqué une fracture grave de sa jambe gauche.

Elle invoquait la responsabilité contractuelle de la défenderesse et soutenait que celle-ci avait méconnu, en l'espèce, son obligation de sécurité de résultat. B) affirmait par ailleurs n'avoir commis aucune faute susceptible d'exonérer les A).

Elle réclamait des dommages et intérêts d'un montant de 47.500 euros, se décomposant comme suit :

- incapacité totale temporaire : 2.500.-euros ;
- incapacité partielle permanente : 20.000.-euros ;
- préjudice esthétique : 5.000.-euros ;

- préjudice matériel consistant notamment dans l'obligation d'acheter un nouveau véhicule (avec boîte automatique) :13.500.-euros ;
- indemnisation payée à sa fille : 1.500.-euros ;
- douleur endurée : 2.500.-euros ;
- dommage moral : 2.500.-euros.

A titre subsidiaire, B) formulait une demande d'expertise pour déterminer le préjudice subi.

La partie défenderesse concluait au rejet des demandes formulées par B) ainsi qu'à sa condamnation au paiement d'une indemnité de procédure de 2.000 euros.

En ce qui concerne le déroulement de l'accident survenu le 3 avril 2012, la défenderesse A) indiquait ce qui suit, dans ses conclusions du 20 août 2014 : « *ni l'existence, ni les circonstances de l'accident ne sont contestées* ».

Cependant, dans des conclusions postérieures datées du 21 avril 2015, la défenderesse A) changeait sa version des faits et soutenait que l'accident ne s'était pas produit lors de la descente du train, mais sur le quai, en se basant sur un compte rendu de l'accident, rédigé par un de ses employés, dénommé C).

Estimant applicables les règles de la responsabilité délictuelle, et subsidiairement, celles régissant les obligations contractuelles de moyens, la défenderesse A) soutenait que seule une faute de sa part pourrait être de nature à engager sa responsabilité et que pareille faute faisait défaut en l'espèce.

Par jugement du 2 mars 2016, le tribunal a dit que la défenderesse A) est responsable du dommage subi par B) et a institué une expertise afin de déterminer les lésions subies par cette dernière et les montants indemnitaires lui revenant en tenant compte d'éventuels recours d'organismes de sécurité sociale.

Ledit jugement a été déclaré commun à la CAISSE NATIONALE DE SANTE.

Pour statuer ainsi, le tribunal a retenu qu'il y avait, de la part des A), aveu judiciaire au sens de l'article 1356 du Code civil, concernant le déroulement de l'accident tel que présenté dans les écritures de la demanderesse. Il a dès lors tenu pour établi que B) avait chuté en descendant du train.

La juridiction du premier degré a ensuite fait état de l'article 1784 du Code civil et a considéré qu'il en résulte à charge du transporteur une obligation de sécurité, qualifiée de résultat, de mener le voyageur sain et sauf à destination.

Cette obligation existerait pendant toute la durée du transport proprement dit, transport qui commence par la montée en train et se termine par l'achèvement de la descente, conformément à une jurisprudence luxembourgeoise et française constante et tel serait le cas en l'espèce.

Le tribunal a enfin décidé que la défenderesse A) n'était pas en mesure de s'exonérer de la présomption de responsabilité pesant sur elle.

Par exploit d'huissier de justice du 27 juin 2016, les A) ont relevé appel de ce jugement, lequel n'a pas été signifié.

L'appelante demande à la Cour de réformer le jugement entrepris et de dire, par réformation du jugement entrepris, principalement, que l'appelante n'est pas responsable du dommage subi par l'intimée le 3 avril 2012, et subsidiairement, qu'elle n'est que partiellement responsable de l'accident et qu'elle n'est tenue d'indemniser qu'un dixième, tout au plus, du dommage subi par l'intimée.

Quant aux faits, la partie appelante conteste, en premier lieu, tout contact matériel entre la victime et le train au moment de la chute. Elle reproche aux juges du premier degré d'avoir conclu à tort, sur ce point, à l'existence d'un aveu judiciaire des A), au vu d'un passage de ses conclusions rédigé en des termes trop généraux pour valoir aveu.

Elle affirme, en second lieu, que le train en provenance de Cologne était composé de voitures appartenant à la société anonyme de droit allemand D) et que ladite société s'était conformée intégralement aux normes internationales de sécurité en vigueur concernant notamment les marchepieds, les portes et les barres servant d'aide à la montée et à la descente du train, ainsi que le certifierait l'agence de sécurité ferroviaire allemande dans des documents versés en cause.

Pour autant que de besoin, elle offre de prouver la véracité de cette affirmation par témoignage ou expertise.

En droit, l'appelante rappelle que, selon la jurisprudence actuelle, l'article 1784 du Code civil engendre une obligation de sécurité qui est de résultat pendant l'exécution du contrat de transport, c'est-à-dire à partir du début de la montée dans le train jusqu'à la fin de la descente du train.

Elle soutient qu'en l'espèce, la chute s'est produite après la descente complète du train, et partant après l'exécution du contrat de transport de sorte qu'aucune obligation de résultat n'existerait dans son chef quant à la sécurité de l'intimée.

Seules seraient envisageables, la responsabilité délictuelle de l'appelante, sinon une obligation contractuelle de moyens quant à la sécurité de l'intimée.

Dans une hypothèse comme dans l'autre, il appartiendrait à l'intimée de rapporter la preuve d'une faute des A), ce qu'elle resterait cependant en défaut de faire.

Pour le cas où la Cour estimerait que la chute a eu lieu avant la fin de la descente du train, il lui est demandé de retenir que le contrat de transport avait pris fin.

Sur ce point, il est demandé à la Cour d'opérer un revirement de jurisprudence en considérant que l'exécution du contrat de transport suppose « *l'existence d'un mouvement trouvant son origine dans une force actionnée par le voiturier* ».

Lorsque le train est à l'arrêt, il y aurait lieu de considérer que le contrat de transport soit n'a pas encore commencé soit qu'il a déjà pris fin.

En conséquence, l'obligation de résultat dont l'intimée se prévaut sur base de l'article 1784 du Code civil serait insusceptible de s'appliquer en l'espèce, le train ayant été à l'arrêt au moment de la chute dommageable de l'intimée.

Pour le cas où la Cour retiendrait que la chute s'est produite à un moment où la descente du train n'avait pas encore pris fin et où la Cour estimerait que le contrat de transport était encore en cours d'exécution au moment de la chute, l'appelante lui demande de retenir, contrairement à la jurisprudence actuelle, qu'eu égard au rôle actif joué par la victime et à l'aléa en résultant, l'obligation de sécurité assumée par l'appelante n'est que de moyens et que l'intimée n'a pas rapporté la preuve d'une faute dans le chef de l'appelante.

Dans un dernier ordre de subsidiarité, l'appelante reproche aux juges de première instance de n'avoir pas admis la cause d'exonération tirée de la faute de la victime au motif que les A) ne justifieraient d'aucun fait précis en ce sens. En statuant ainsi, le tribunal aurait imposé aux A) une preuve impossible à rapporter. Il serait, en effet, « *impossible pour un transporteur de vérifier le comportement de l'ensemble de ses*

*passagers qui montent ou descendent du train* », surtout, comme en l'espèce, aux heures de pointe.

Comme les montées et descentes du train seraient particulièrement sécurisées, que ni les voitures du train ni le quai n'auraient présenté quelque « vice » que ce soit, qu'aucune faute ne pourrait être reprochée au personnel des A) et qu'il n'aurait jamais été soutenu qu'une tierce personne ait bousculé l'intimée ou que des conditions météorologiques particulières aient été en cause, il y aurait lieu d'admettre, par élimination, que seule une maladresse de l'intimée était de nature à causer l'accident objet du présent litige.

Cette faute de la victime aurait constitué pour l'appelante un événement imprévisible et irrésistible de sorte qu'il y aurait lieu à exonération totale.

En ordre subsidiaire, l'appelante estime avoir droit à une exonération partielle, l'intimée ayant contribué, par sa maladresse, à la réalisation de son préjudice.

La CNS fait valoir qu'elle a pris en charge, au profit de son assurée B), des prestations à concurrence du montant de 16.248,40 euros.

Cette dernière conclut au rejet de l'appel et à la confirmation du jugement entrepris.

L'intimée soutient que la chute s'est produite avant la fin de la descente du train et qu'il y a aveu judiciaire de l'appelante sur ce point.

Quant au respect des règles de sécurité, à l'absence de vice de la voiture et du quai ou encore à l'absence de faute du personnel des A), l'intimée fait valoir que, même à supposer exactes les affirmations de l'appelante - ce que l'intimée conteste, notamment pour ce qui concerne le respect des règles de sécurité - cette circonstance ne permettrait nullement d'écarter la responsabilité de l'appelante. Aussi conviendrait-il de rejeter l'offre de preuve adverse pour n'être ni pertinente ni concluante.

Ce serait à bon droit que le tribunal a retenu que les circonstances de l'accident permettent à B) de mettre en cause l'obligation de résultat des A) quant à la sécurité de ses voyageurs sur le fondement de l'article 1784 du Code civil.

L'exécution du contrat de transport que suppose l'application de cette disposition légale commencerait au moment où le voyageur commence à monter dans le train et finirait lorsqu'il achève d'en descendre.

Selon l'intimée, l'appelante demande à la Cour ni plus ni moins qu'un revirement de jurisprudence. Or, un tel revirement irait à contre-courant de l'évolution législative et jurisprudentielle en matière de transport des personnes depuis le début du 20<sup>ème</sup> siècle.

L'intimée conteste tout comportement fautif dans son chef en relation causale avec l'accident et soutient que la partie adverse reste en défaut de faire état d'un fait précis en ce sens.

Il n'y aurait partant pas lieu à exonération.

### **Appréciation de la Cour**

Aux termes de l'article 1784 du Code civil : « *Le voiturier est responsable de l'avarie ou perte des choses ainsi que des accidents survenus aux voyageurs, s'il ne prouve pas que l'avarie, la perte ou les accidents proviennent d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée* ».

L'obligation de résultat du transporteur de conduire le voyageur sain et sauf à destination qui découle de cette disposition légale, existe à charge du transporteur pendant l'exécution du contrat de transport proprement dit, c'est-à-dire à partir du moment où le voyageur commence à monter dans le véhicule jusqu'au moment où il achève d'en descendre (cf. Cour de Cassation, 01.07.1971, Pas. 21, 464 ; 20.04.1972, Pas. 22, 153).

Il convient dès lors d'écarter le moyen de l'appelante selon lequel l'exécution du contrat de transport suppose nécessairement « *l'existence d'un mouvement trouvant son origine dans une force actionnée par le voiturier* » ainsi que le moyen selon lequel le transporteur serait tout au plus lié par une obligation de moyens quant à la sécurité des voyageurs lorsque le train se trouve à l'arrêt.

En dehors de l'exécution du contrat de transport telle que définie ci-dessus, le transporteur est tenu envers le voyageur muni d'un billet, dans l'enceinte de la gare, non pas d'une obligation de sécurité de résultat, sur le fondement de l'article 1784 du Code civil, mais d'une obligation générale de prudence et de diligence, sur base de l'article 1137 du même code (cf. Cour de Cassation, 20.04.1972, arrêt précité).

Les parties au litige sont actuellement en désaccord concernant le moment auquel la chute dommageable s'est produite, cette question

étant déterminante au regard du régime juridique applicable à la demande en réparation.

Aux termes de l'article 1356, dernier alinéa du Code civil : « *L'aveu judiciaire est irrévocable, sauf erreur de fait. Il ne peut être révoqué, à moins qu'on ne prouve qu'il a été la suite d'une erreur de fait* ».

Dans des conclusions notifiées en première instance, en date du 15 mai 2014, la partie A), loin de contredire la version des faits présentée par B) quant à l'endroit où la chute s'est produite, a longuement pris position au sujet de l'état des marches, l'existence d'une barre métallique permettant aux voyageurs quittant le train de s'agripper pour descendre du train dans de meilleures conditions et, d'une manière générale, le respect des précautions requises pour assurer la sécurité des voyageurs quittant le train pour en arriver à la conclusion qu'elle n'aurait, en l'espèce, aucune faute à se reprocher à cet égard (cf. page 4).

Ainsi que le relève à juste titre la juridiction du premier degré, dans un second corps de conclusions notifié en première instance, en date du 20 août 2014, la partie A) a affirmé ce qui suit : « *Attendu que la production du document relatant les circonstances de l'accident qui aurait été signé par la demanderesse n'a aucune pertinence alors que ni l'existence, ni les circonstances de l'accident ne sont contestées* » avant de présenter des développements approfondis sur l'état de la jurisprudence concernant la responsabilité du transporteur en cas de chute d'un voyageur lors de la descente du véhicule et de faire valoir qu'il serait opportun d'opérer, sur ce point, un revirement de jurisprudence (cf. pages 2 à 4).

Dans ces conditions, le jugement entrepris est à confirmer en ce qu'il a retenu que les A) ont « *ainsi admis comme correspondant à la réalité la version des faits présentée par B) dans ses écritures* ».

Eu égard à l'aveu judiciaire de l'appelante ainsi mis en évidence et faute par l'appelante de justifier d'une erreur de fait à l'origine de cet aveu, celle-ci n'est pas en droit de revenir sur la version des faits ayant fait l'objet de l'aveu et de soutenir que la chute dont il s'agit se serait produite après la descente complète du train, sur le quai, en l'absence de contact matériel entre la victime et le train.

C'est également à bon droit et pour des motifs que la Cour fait siens que le tribunal a relevé que la teneur du compte-rendu dont les A) se sont prévalus par la suite n'était, de toute manière, « *pas de nature à infirmer la version des faits admise antérieurement* ».

Il y a partant lieu de tenir pour établi que B) a chuté avant d'avoir achevé de descendre du train.

Celle-ci se prévaut dès lors à bon droit de l'inexécution par l'appelante de son obligation de résultat quant à la sécurité des voyageurs, sur le fondement de l'article 1784 du Code civil.

En conséquence, le jugement déféré est également à confirmer en ce qu'il a retenu que la partie A) était présumée responsable du dommage litigieux, la présomption de responsabilité qui résulte de l'inexécution de l'obligation de sécurité de résultat dispensant le voyageur de prouver la faute du transporteur.

S'agissant d'une présomption de causalité, le transporteur présumé responsable ne peut s'exonérer en prouvant l'absence de faute ou en se prévalant de ce que la cause du dommage est demeurée inconnue. Il lui incombe de prouver, positivement, quelle a été la cause étrangère réelle du dommage (cf. B. Starck, H. Roland et L. Boyer, Droit des obligations, tome II, Litec, 2<sup>e</sup> éd., n° 1400 ; Ph. Le Tourneau, La responsabilité civile, Dalloz, 3<sup>e</sup> éd., n° 1295 ; J. Carbonnier, Droit civil, tome IV, P.U.F., 22<sup>e</sup> éd., n° 163-164 ; G. Ravarani, La responsabilité civile des personnes privées et publiques, Pasicrisie, n° 672).

En conséquence, les pièces justificatives et l'offre de preuve versées en cause par l'appelante, lesquelles tendent à établir que le train dont l'intimée venait de sortir répondait à toutes les normes de sécurité, et partant l'absence de faute dans le chef de l'appelante, sont à écarter pour défaut de pertinence.

De même, l'affirmation de l'appelante selon laquelle B) aurait nécessairement eu un comportement fautif à l'origine de son accident, en l'absence de toute autre circonstance susceptible de l'expliquer, doit être écartée pour le même motif puisque l'appelante reste en défaut de faire état d'un fait précis de la victime ayant causé l'accident, et encore moins de l'établir, face aux contestations de cette dernière.

Le jugement dont appel est donc à confirmer en ce qu'il a décidé que la cause de l'accident demeurant inconnue, il n'y avait pas lieu à exonération de la partie A) et que la responsabilité de celle-ci était dès lors engagée sur le fondement de l'article 1784 du Code civil.

L'appelante conclut encore à l'obtention d'une indemnité de procédure de 2.000 euros tandis que l'intimée conclut à l'obtention d'une indemnité de procédure de 2.000 euros pour chaque instance.

Chacune des parties conclut au débouté de la demande adverse.

La juridiction du premier degré ayant ordonné une mesure d'instruction et n'ayant pas encore statué sur les demandes formées sur base de l'article 240 du Nouveau Code de procédure civile, il revient à celle-ci de se prononcer sur ces demandes pour autant qu'elles concernent la première instance.

Comme l'appelante succombe à l'instance et devra partant supporter la charge des dépens, il y a lieu de rejeter sa demande en allocation d'une indemnité de procédure pour l'instance d'appel.

Eu égard à l'issue du litige, il convient d'allouer à B) une indemnité de procédure de 1.500 euros pour l'instance d'appel.

Pour le surplus, il convient de renvoyer les parties en continuation devant la juridiction du premier degré.

### **PAR CES MOTIFS**

la Cour d'appel, neuvième chambre, siégeant en matière civile, statuant contradictoirement, sur le rapport du magistrat de la mise en état,

reçoit l'appel,

le dit non fondé et en déboute,

confirme le jugement entrepris,

déboute la A) de sa demande en obtention d'une indemnité de procédure pour l'instance d'appel,

condamne la A) à payer à B) une indemnité de procédure de 1.500 euros pour l'instance d'appel,

condamne la A) aux frais et dépens de l'instance d'appel avec distraction au profit de Me Jean-Georges GREMLING sur ses affirmations de droit,

renvoie l'affaire en continuation devant la juridiction du premier degré,

déclare le présent arrêt commun à la CAISSE NATIONALE DE SANTE.

La lecture du présent arrêt a été faite en la susdite audience publique par Eliane EICHER, président de chambre, en présence du greffier Josiane STEMPEL.