

DOCUMENT SOUMIS AUX DROITS D'AUTEUR : SOUS LICENCE CREATIVE COMMONS**CITEZ-NOUS DE LA FAÇON SUIVANTE :**

Cass. 1^{ère} civ., 15 juin 2022, n° 20-10798, FS-B, *bjda.fr* 2022, n° 82, note A. Trescases

Responsabilité de plein droit des agents de voyage : la sévérité reste de mise

Cass. 1^{ère} civ., 15 juin 2022, n° 19-10798, F-D

**Agent de voyage – Voyage organisé - Accident de la circulation - Responsabilité plein droit (oui)
- Force majeure (non) - Prévisibilité de l'accident (oui) – Qualité de tiers de l'auteur du dommage
- Indemnisation voyageur (oui)**

M. [N] fait grief à l'arrêt de rejeter ses demandes contre le voyageur et son assureur, alors « que seul constitue un cas de force majeure, l'événement qui ne peut être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat ; qu'en retenant que le voyageur ne pouvait prévoir l'accident de la circulation survenu au cours du circuit qu'elle organisait et dans lequel était impliqué l'un des participants, au seul motif que le voyageur avait exigé des participants qu'ils fussent des conducteurs expérimentés, circonstance qui était pourtant de nature à établir que le risque de survenance d'un accident de moto était prévisible au moment de la conclusion du contrat, la cour d'appel a violé les articles L. 211-16 du code de tourisme dans sa rédaction applicable au litige. »

Dans la présente espèce, il est important de préciser que la question de l'auteur du dommage comme celle du principe de l'indemnisation de la victime étaient acquises dès la première décision rendue sous l'empire de l'article L. 211-16 du Code de tourisme dans sa rédaction antérieure à celle issue de l'ordonnance n° 2017-1717 du 20 décembre 2017¹, suite à l'accident de la circulation survenu en 2009 à l'occasion d'un voyage organisé motorisé impliquant deux participants. La difficulté persistante résidait donc principalement dans la détermination de l'auteur de la réparation et subsidiairement dans celle de son montant². En effet, en première instance, il avait déjà été fait droit à la demande de la victime de l'accident, dirigée exclusivement contre le voyageur et son assureur qui avaient à leur tour assigné en intervention forcée l'auteur du dommage sans qu'une condamnation ne puisse être prononcée contre lui en l'absence de tout lien d'instance.

L'auteur du dommage a pourtant ensuite vu sa responsabilité directement engagée par la cour d'appel, qui n'a cependant pas pris la peine de préciser le fondement juridique de sa décision.

¹ Ordonnance n° 2017-1717, 20 décembre 2017 portant transposition de la directive 2015/2302/UE du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyages liés, JO 21 décembre 2017, texte n°34.

² Il convient cependant de relever que les erreurs de procédure faites par la cour d'appel de Lyon et les nombreuses demandes principales et incidentes formulées par les différents intéressés sont venues considérablement compliquer l'issue du litige.

Le 20 novembre 2018, la cour d'appel de Lyon³ a ainsi retenu une faute exclusive du conducteur assuré, auteur du dommage, et l'a condamné à réparation, sans que ni le voyageur ni l'assureur de ce dernier ne soient plus inquiétés en raison du caractère alors jugé imprévisible de l'accident. Par ailleurs, la demande d'appel en garantie formulée par l'auteur du dommage, qui était au demeurant également un participant au voyage et qui prétendait à ce titre au bénéfice des garanties souscrites à son profit par le voyageur, n'a pas non plus été traitée par la cour d'appel considérant peut-être implicitement que l'assurance personnelle du véhicule responsable impliqué devait seule jouer.

Le 15 juin 2022, la Cour de cassation a censuré cette position en retenant d'abord le caractère prévisible de l'accident au moment de la conclusion du contrat et ce, en dépit des précautions prises par l'organisateur du voyage en amont de sa conclusion, et en discutant ensuite la qualité de tiers de l'auteur du dommage pour écarter purement et simplement la force majeure. Cette position désormais assez classique de la Cour de cassation qui tend à engager prioritairement la responsabilité de l'agent de voyages⁴, même en présence d'autres possibilités d'indemnisation se justifie autant qu'elle se discute.

Dans une optique de protection du voyageur, totalement assumée par le législateur national, la responsabilité de l'agent de voyages français n'a cessé de s'alourdir. Là où la loi du 11 juillet 1975 se contentait de le reconnaître responsable de l'inexécution des seules obligations prévues au contrat, à condition que soit rapportée l'existence d'une faute⁵, les lois du 13 juillet 1992⁶ et du 22 juillet 2009⁷ ont opté pour des responsabilités de plein droit pour les voyages à forfait sur lesquelles le législateur a choisi de ne pas revenir en 2017 à l'occasion de la transposition de la directive européenne 2015/2302 du 25 novembre 2015, en dépit des appels appuyés de la profession en ce sens⁸. Cette responsabilité objective, codifiée à l'article L. 211-16, I du Code du tourisme, a même été élargie en 2018 puisqu'elle s'applique désormais aussi aux prestations de voyages liées et aux autres personnes que l'acheteur, laissant *a priori* encore moins de possibilités au voyageur de voir sa mise hors de cause reconnue. Avant le 1^{er} juillet 2018, le professionnel pouvait certes déjà « *s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité en apportant la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable soit à l'acheteur, soit au fait, imprévisible et insurmontable, d'un tiers étranger à la fourniture des prestations prévues au contrat, soit à un cas de force majeure* ». Depuis cette date, l'agent de voyage répond toujours exclusivement des prestations prévues par le contrat et il peut désormais en tout ou partie s'exonérer de sa responsabilité lorsqu'il rapporte la preuve que le dommage est imputable au voyageur ou à une personne étrangère à la fourniture des services compris dans le contrat ou encore à des circonstances exceptionnelles et inévitables. En théorie, l'agent de voyages a donc toujours été et reste encore en mesure d'avancer des causes d'exonération, mais en pratique les conditions d'exonération posées sont et restent extrêmement difficiles à réunir.

³ CA Lyon, 1^{er} 20 novembre 2018, n° 17/03586.

⁴ Pour ne choisir qu'un exemple récent, v. Civ. 1^{ère} 16 février 2022, n°20-18.500 qui condamne une agence de voyage suite à la chute d'un voyageur dans un aéroport.

⁵ Rép.com., v° Agence de voyages par Y. Dagonne-Labbé, n° 63.

⁶ Loi n° 1992-645, 13 juillet 1992 fixant les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages ou de séjours, JO 14 juillet 1992, texte n° 1.

⁷ Loi n° 2009-888, 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques, JO 24 juillet 2009, texte n° 1.

⁸ Certains ont évoqué une sur transposition de ladite directive, qui ne prévoit pas de responsabilité de plein droit.

Et les difficultés d'interprétation rencontrées par le juge avant 2018 pour définir les contours de la force majeure⁹, de l'imprévisibilité lors de la conclusion du contrat ou encore de l'irrésistibilité aujourd'hui supprimées du Code du tourisme risquent de se reporter, en grande partie, sur la démonstration de l'existence de circonstances exceptionnelles et inévitables.

D'un côté, le souci d'indemnisation du voyageur est louable en ce qu'il pallie les insuffisances d'un régime dont la mise en œuvre était autrefois complexe¹⁰ mais de l'autre, il interroge.

Aujourd'hui, très rares sont en effet les cas où la Cour de cassation retient les causes d'exonération invoquées par les agents de voyage pour éviter la mise en jeu de leur responsabilité. La décision commentée rendue sous l'empire de l'ancien texte en est une nouvelle illustration, alors même que l'indemnisation de la victime pouvait être assurée ici par un autre biais, à savoir l'assurance personnelle du conducteur de la moto, auteur du dommage.

Dans cet arrêt rendu par la première chambre civile de la Cour de cassation le 15 juin 2022 qui faisait donc suite à un accident de la circulation survenu en 2009 entre deux participants à un circuit moto aux Etats-Unis organisé par un voyageur, la question ne portait donc ni sur le fait de savoir si la responsabilité de plein droit trouvait application puisque la prestation pouvait être rattachée au contrat¹¹, ni sur une éventuelle faute de la victime ou d'un tiers étranger à la fourniture des prestations prévues au contrat, mais sur les traits de la force majeure permettant d'exonérer le voyageur et son assureur de leur responsabilité, ainsi que sur l'extériorité de l'événement considéré en raison de la qualité particulière de l'auteur du dommage en l'espèce.

Le 20 novembre 2018, la cour d'appel de Lyon semblait avoir été convaincue par le caractère à la fois insurmontable et imprévisible de l'accident causé par un autre participant au voyage, au motif que le voyageur s'était effectivement assuré auprès de l'ensemble des participants avant le début du voyage, de l'expérience et des compétences nécessaires à la conduite d'une moto. Si la Cour de cassation s'accorde avec la cour d'appel de Lyon sur le fait que la survenance de l'accident était bien insurmontable en raison de son caractère soudain, elle considère en revanche « *que ne présente pas de caractère imprévisible, du point de vue de l'organisateur d'un voyage consistant dans la réalisation d'un circuit de 15 jours en moto aux Etats-Unis, la collision des motos de deux participants, serait-elle due à une faute de conduite de l'un d'entre eux* ».

Pour la Haute juridiction, il semble donc que si le voyageur ne peut empêcher la survenance d'un accident, le fait de conduire une moto serait intrinsèquement dangereux et ce même en présence de conducteurs expérimentés, ce qui conduit à engager inéluctablement la responsabilité du voyageur en qualité d'organisateur de ce type de circuit. La faute du conducteur participant lui aussi au voyage organisé est écartée, certainement parce que dans ce cas précis, cela n'aurait rien changé à l'issue du litige¹². Si l'on pousse le raisonnement à

⁹ Concernant la force majeure et l'éruption du volcan Eyjafjallajökull en 2010 par exemple : Cass. 1^{re} civ., 8 mars 2012, n° 10-25.913, [Daloz actualité, 16 mars 2012, obs. X. Delpech](#) ; D. 2012. 1304, obs. I. Gallmeister, note C. Lachize ; JT 2012, n° 141, p. 11, obs. X.D ; RTD civ. 2012. 533, obs. P. Jourdain.

¹⁰ V. sur la question des insuffisances de la responsabilité pour faute, C. Coulon, La responsabilité des agents de voyage, trente ans après : les bronzés font du tri, RCA février 2019, p. 41.

¹¹ En effet, les juges s'accordent pour limiter cette responsabilité aux seules prestations incluses dans le forfait (Cass. 1^{re} civ., 9 avril 2015, n° 14-15377) et ils excluent en conséquence celles payées entre les mains d'un tiers (Cass. 1^{re} civ., 15 janvier 2015, n°13626.446, Daloz actualités, 28 janvier 2015, obs. N. Kilgus ; D. 2015.204 ; ibid 2016.35, obs. Ph. Brun et O. Gout ; JT 2015, n° 172, p. 15, obs. X. Delpech ; RTDCiv 2015.625, obs. P. Jourdain et CA Montpellier, 2 décembre 2020 n° 17/03886, JT 202, n° 238, p. 13, obs. X. Delpech).

¹² Cass. 1^{re} civ., 15 mai 2015, n° 14-17.957 où les juges ont considéré que la collision entre un minibus transportant des touristes participant à un voyage organisé au Maroc et un camion ayant perdu brutalement le contrôle du

l'extrême, un accident de la circulation étant toujours possible, la solution consisterait pour les voyagistes à réduire leur offre et à ne plus proposer des prestations susceptibles d'engager leur responsabilité quasi-systématique.

La Cour de cassation s'interroge aussi sur la qualité de tiers affectée à l'auteur du dommage dès lors que celui-ci participait également à l'excursion moto « organisée, dirigée et contrôlée » par le voyagiste lorsque l'accident s'est produit. La réponse à cette interrogation n'est pas neutre car dans l'hypothèse où il ne serait pas assimilé à un tiers, la question de la possible mise hors de cause de l'agent de voyage ne se poserait même plus, en l'absence d'élément d'extranéité.

Si la solution retenue par la Cour de cassation peut paraître très rigoureuse, elle s'inscrit cependant dans la droite ligne des textes français pris depuis 2012 et de la jurisprudence majoritaire. Les agents de voyages français qui vendent des forfaits ou des prestations de voyages liées supportent ainsi une responsabilité sans faute beaucoup plus lourde que la plupart des autres agents de voyages européens, mais aussi beaucoup plus importante que la plupart des autres professionnels chargés de divertir du public ou assurant d'autres fonctions d'intermédiation¹³. Cette exception française destinée à protéger en priorité le voyageur caractérise clairement un glissement assumé par le législateur vers une obligation de garantie. Alors que les professionnels concernés ne cessent de condamner massivement l'abandon d'une responsabilité pour faute prouvée au profit de cette réparation de plein droit¹⁴, la question de la légitimité et de la pérennité de cette responsabilité se pose, surtout lorsque les possibilités pour les professionnels de s'exonérer de cette responsabilité sont faibles et que, par ailleurs, les assurances tant obligatoires que facultatives se multiplient afin de garantir une indemnisation des victimes dans la majorité des circonstances.

Certes, cette réparation de plein droit présente incontestablement des atouts et notamment le mérite de ne pas chercher des fautes là où il n'en n'existe pas, pour dégager une responsabilité quasi-automatique de l'agent de voyage et une indemnisation corrélative de la victime¹⁵. À ce titre, le système paraît donc moins artificiel puisqu'il est question d'assumer ouvertement une indemnisation, soutenue par un système assurantiel obligatoire¹⁶.

Dans le domaine particulier des accidents de la circulation, cette responsabilité présente en outre un intérêt spécifique ; il serait en effet aberrant de devoir prouver la faute de conduite pour engager la responsabilité de l'agent de voyages là où le droit des accidents de la circulation pourrait garantir l'indemnisation des victimes. L'abandon d'une responsabilité pour faute prouvée au profit d'une réparation de plein droit peut donc apparaître à la fois légitime et

véhicule de manière fautive, présentait un caractère imprévisible et insurmontable, exonératoire de responsabilité de l'agence de voyage.

¹³ V. en ce sens C. Coulon, La responsabilité des agents de voyage, trente ans après : les Bronzés font du tri, RCA n° 2, février 2019, p. 40 et s.

¹⁴ Sans être exhaustif, on peut citer l'ASPT, l'Institut Français du Tourisme, les Entreprises du voyage et le SETO. V. aussi à ce propos, C. Lachièze, Droit du tourisme, Lexisnexis 2014, n° 64 et s., cité par C. Coulon, La responsabilité des agents de voyage, trente ans après : les bronzés font du tri, RCA février 2019, p. 42.

¹⁵ Dans le domaine particulier des accidents de la circulation, cette responsabilité présente un intérêt spécifique. Il paraîtrait en effet aberrant de prouver la faute de conduite pour engager la responsabilité de l'agent de voyages là où le droit des accidents de la circulation en France garantit l'indemnisation des victimes.

¹⁶ L. 211-18, II, 2° du Code du tourisme.

nécessaire à condition que son champ d'application soit plus clairement défini car la financiarisation de l'activité d'agent de voyage n'est pas neutre, y compris pour le voyageur.

Au-delà de son coût, qui est également supporté par le voyageur par ricochet, elle cantonne encore aujourd'hui souvent l'agent de voyage à un rôle de garant pur et simple, ce qui n'est pas souhaitable. Il n'est pourtant pas certain que les choses évoluent à la faveur des agents de voyage dans les prochaines années eu égard aux nouvelles difficultés d'interprétation auxquelles les juges risquent de se heurter pour apprécier le caractère exceptionnel et inévitable de l'évènement considéré¹⁷. Il ne semble en effet pas beaucoup plus simple d'opérer une telle analyse que de caractériser l'imprévisibilité de l'évènement au moment de la conclusion du contrat, comme l'a fait la Cour de cassation dans la présente espèce pour engager la responsabilité de l'agent de voyage.

Si la protection du voyageur est primordiale, elle doit néanmoins permettre à l'agent de voyage de pouvoir s'exonérer de sa responsabilité lorsque les conditions prévues par les textes sont effectivement réunies. À défaut, le risque pourrait résider dans une réduction drastique de l'offre des prestations proposées par les professionnels du voyage, dont la frilosité pourrait s'accroître parallèlement à la multiplication de leur mise en cause. La recherche d'un équilibre entre tous les intérêts en présence paraît de mise pour que tout le monde ne soit pas au final perdant. Cette recherche semble aujourd'hui exclusivement reposer sur la souplesse d'interprétation des juges concernant les nouveaux critères posés par le texte. Il faudra désormais attendre les premières décisions prises en la matière sur le fondement de ce texte remodelé pour connaître l'orientation choisie par cette « petite » source du droit¹⁸ qui n'en n'a bien que le nom.

Anne Trescases

Maitre de conférences en droit Privé
Université Côte d'Azur
CNRS, GREDEG-CREDECO, France

L'arrêt :

Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Lyon, 20 novembre 2018), le 24 août 2009, au cours d'un circuit à moto organisé aux Etats-Unis par la société West Forever (le voyageur), la moto de M. [H] a heurté celle de M. [N] qui a été blessé.

2. Après avoir sollicité une expertise, M. [N] a assigné en responsabilité et indemnisation le voyageur et son assureur, la société Axa France IARD (l'assureur), qui ont assigné M. [H] en intervention forcée.

Examen des moyens

Sur les premier, deuxième et troisième moyens du pourvoi principal, ci-après annexés

3. En application de l'article 1014, alinéa 2, du code de procédure civile, il n'y a pas lieu de statuer par une décision spécialement motivée sur ces moyens qui ne sont manifestement pas de nature à entraîner la cassation.

¹⁷ L'appréciation du caractère exceptionnel de l'évènement au moment où il survient, par son amplitude et sa nature, ainsi que son caractère inévitable pour le professionnel au sens où, même en tentant de prendre des mesures appropriées et raisonnables, il ne pourrait en éviter les conséquences semble *a priori* tout aussi compliquée à rapporter.

¹⁸ En référence à la thèse de S. Gerry-Vernières, Les « petites » sources du droit, À propos des sources étatiques non contraignantes, Paris, Recherches juridiques, Economica, 2012.

Mais sur le moyen, pris en sa première branche, du pourvoi incident

Enoncé du moyen

4. M. [N] fait grief à l'arrêt de rejeter ses demandes contre le voyageur et son assureur, alors « que seul constitue un cas de force majeure, l'événement qui ne peut être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat ; qu'en retenant que le voyageur ne pouvait prévoir l'accident de la circulation survenu au cours du circuit qu'elle organisait et dans lequel était impliqué l'un des participants, au seul motif que le voyageur avait exigé des participants qu'ils fussent des conducteurs expérimentés, circonstance qui était pourtant de nature à établir que le risque de survenance d'un accident de moto était prévisible au moment de la conclusion du contrat, la cour d'appel a violé les articles L. 211-16 du code de tourisme dans sa rédaction applicable au litige. »

Réponse de la Cour

Vu l'article L. 211-16 du code de tourisme, dans sa rédaction antérieure à celle issue de l'ordonnance n° 2017-1717 du 20 décembre 2017 :

5. Selon ce texte, l'agence de voyage est responsable de plein droit à l'égard de l'acheteur de la bonne exécution des obligations résultant du contrat et ne peut s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité qu'en prouvant que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable soit à l'acheteur, soit au fait, imprévisible et insurmontable, d'un tiers étranger à la fourniture des prestations prévues au contrat, soit à un cas de force majeure.

6. Pour rejeter les demandes de M. [N], l'arrêt retient que l'accident, consécutif à une inattention de M. [H], était imprévisible dès lors que le voyageur avait exigé des participants qu'ils aient l'expérience et les compétences nécessaires à la conduite d'une moto et que M. [H] était un motard expérimenté et prudent, pratiquant cette activité depuis 2005 sans aucun accident, ce qui exonère le voyageur de sa responsabilité de plein droit.

5. En statuant ainsi, alors qu'il résultait de ses constatations relatives aux exigences du voyageur que le risque était prévisible au moment de la conclusion du contrat, la cour d'appel a violé le texte susvisé.

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres griefs, la Cour :

CASSE ET ANNULE, mais seulement en ce qu'il rejette les demandes de M. [N] dirigées à l'encontre de la société West Forever et de la société Axa France IARD, l'arrêt rendu le 20 novembre 2018, entre les parties, par la cour d'appel de Lyon ;