

# Revue de droit du tourisme des étudiants du Master 2

## Droit des affaires et évolutions de l'économie

### sept. 2022-sept. 2023

## Édito

### I. Les acteurs du tourisme

A - Acteurs publics (...)

B - Acteurs privés (...)

### II. Activités du tourisme

A. Exercice des activités touristiques

1. Financement des activités (...)
2. Libertés de circulation (...)
3. Intermédiaires de voyages

- **Voyage à forfait : Consécration du droit du voyageur à une réduction du prix du voyage à forfait en cas de pandémie mondiale**

**CJUE, 2e ch., 12 janv. 2023, aff. C-396/21, KT, NS c/ FTI Touristik GmbH, ECLI:EU:C:2023:10**

La crise sanitaire survenue en 2020 a paralysé le secteur du tourisme. En effet, le gouvernement a dû prendre des mesures pour lutter contre la propagation du virus et cela a provoqué l'annulation d'un nombre considérable de voyages et séjours. Des milliers de touristes ont été contraints de quitter leur lieu de villégiature pour être rapatriés dans leur pays. Cette situation inédite a donc amené les voyageurs lésés à exiger une réduction du prix de leur voyage.

La Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) a rendu un arrêt, le 12 janvier 2023, dans lequel elle traite de l'interprétation de l'article 14 paragraphe 1 de la directive 2015/2302 du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyages liées, qui prévoit

que *“Le voyageur a le droit à une réduction de prix appropriée pour toute période de non-conformité des services fournis, sauf si l’organisateur prouve que la non-conformité est imputable au voyageur”*. De plus, *“Le voyageur a droit à un dédommagement approprié de la part de l’organisateur pour tout préjudice subi en raison de la non-conformité des services fournis”*.

En l’espèce, deux voyageurs allemands avaient acheté, à un organisateur de voyages, un forfait touristique qui comprenait un vol aller-retour entre l’Allemagne et la Grande Canarie, ainsi qu’un séjour sur cette île du 13 au 27 mars 2020. Les voyageurs ont pu se rendre sur leur lieu de destination comme prévu. Cependant, le 15 mars 2020, les autorités espagnoles ont pris des mesures drastiques et inopinées afin de lutter contre la propagation du virus en décidant de fermer les plages et d’appliquer un couvre-feu. Les voyageurs devaient se “confiner” dans leur chambre d’hôtel et ne pouvaient en sortir que pour s’alimenter. De plus, ils n’ont pas pu profiter des piscines et du programme d’animations qui a été annulé. Le 18 mars 2020, les voyageurs ont été informés qu’ils devaient se tenir prêts à quitter l’île à tout moment et ils sont rentrés en Allemagne, le surlendemain.

À leur retour, les voyageurs exigent une réduction du prix de leur voyage de 70% puisque leur séjour a été gâché et écourté. Ne s’estimant pas responsable de ce qui constituait un « risque général pour la vie », l’agent de voyage a refusé.

Les voyageurs ont donc formé un recours devant le tribunal cantonal de Munich. Ce dernier l’a rejeté au motif que les mesures prises en Espagne étaient des mesures de protection et que cela ne saurait entraîner une non-conformité du voyage. Les voyageurs interjettent appel de cette décision devant le tribunal régional de Munich. Cette juridiction fait valoir que les mesures prises en Espagne avaient aussi été adoptées en Allemagne et qu’elles étaient des « circonstances habituelles ». Néanmoins, elle émet des doutes sur la question de savoir si les restrictions imposées pouvaient être considérées comme faisant partie du « risque général de la vie » excluant la responsabilité de l’organisateur.

Était ainsi posée la question de savoir si les restrictions imposées par les autorités espagnoles sur le lieu de destination du voyage en raison du covid-19, pouvaient constituer une non-conformité au sens de l’article 14 de la directive en sachant que ces restrictions avaient également été adoptées sur le lieu de résidence des voyageurs.

\* La Cour estime que « L’article 14 paragraphe 1 de la directive 2015/2302 doit être interprété en ce sens que : un voyageur a droit à une réduction du prix de son voyage à forfait lorsqu’une non-conformité des services de voyage compris dans son forfait, est due à des restrictions qui ont été imposées sur son lieu de destination pour lutter contre la propagation d’une maladie infectieuse et que de telles restrictions ont également été imposées sur le lieu de résidence de celui-ci ainsi que dans d’autres pays en raison de la propagation mondiale de cette maladie. Pour être appropriée, cette réduction de prix doit s’apprécier au regard des services compris dans le forfait concerné et correspondre à la valeur des services dont la non-conformité a été constatée ».

Pour établir ce raisonnement, la Cour prend en compte les termes de la disposition, le contexte, les objectifs poursuivis et la genèse de la directive. Dans un premier temps, elle énonce comme principe que, le voyageur est éligible à une réduction du prix appropriée de son forfait à l’unique condition qu’il y ait une non-conformité des services fournis ; la seule exception étant l’imputabilité de cette non-conformité audit voyageur. En l’espèce, la non-

conformité n'est imputable ni au voyageur, ni à l'organisateur. La covid 19 représente des « circonstances exceptionnelles et inévitables »<sup>1</sup>.

Or, la directive distingue le droit du voyageur à une réduction du prix et le droit à un dédommagement. Les exceptions ne sont pas les mêmes selon que l'on parle de l'un ou de l'autre de ces droits. Les circonstances exceptionnelles et inévitables ne permettent à l'organisateur de s'exonérer que de son obligation de dédommagement.

Par contre, seule l'imputabilité de la non-conformité des services au voyageur permet à l'organisateur d'échapper à son obligation d'accorder au voyageur une réduction du prix.

La Cour précise qu'il importe encore peu que les restrictions sanitaires aient également été prises sur le lieu de résidence du voyageur et dans d'autres pays. Ce qui compte, c'est l'inexécution ou la mauvaise exécution des services compris dans le contrat de voyage à forfait.

Cette solution mérite d'être relevée puisqu'en droit interne, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence a notamment retenu l'inverse, dans un arrêt du 5 mai 2022, en considérant que les voyageurs n'avaient pas le droit à une réduction du prix en pareilles circonstances<sup>2</sup>. La Cour de Justice fait donc preuve d'audace et sa solution est largement justifiée au regard de la directive. Le juge français devra s'incliner.

\* Ensuite, s'agissant de l'évaluation de la réduction du prix, celle-ci doit être « appropriée ». La Cour exige à ce titre une comparaison objective de cette non-conformité au regard des services compris dans le forfait, et ceux effectivement fournis au voyageur. On peut donc comprendre que la cause de cette non-conformité, qui est en l'occurrence les restrictions sanitaires imposées, n'est pas pertinente pour fixer la réduction du prix. La nature exceptionnelle ou habituelle des mesures ne saurait donc affecter ce droit du voyageur à une réduction du prix. De plus, la Cour ajoute que si l'organisateur ne peut remédier à cette non-conformité, l'article 14 trouve à s'appliquer.

Cet arrêt est bienvenu puisque la directive ne précise pas ce qu'est une réduction « appropriée » ni comment il faut l'apprécier. La Cour vient donner quelques précisions non négligeables. L'obligation de l'organisateur d'octroyer une telle réduction ne s'apprécie qu'au regard des services de voyage compris dans le contrat qui font l'objet d'une inexécution ou d'une mauvaise exécution. Puis, les obligations de l'organisateur comprennent non seulement celles qui sont explicitement stipulées au contrat de voyage mais également celles qui y sont liées résultant du but de ce contrat<sup>3</sup>. Les activités à proximité de l'hôtel ou sur l'île, pouvaient peut-être faire partie des prestations comprises dans le séjour, de sorte qu'elles seraient considérées comme des services accessoires.

La Cour prévoit également que la réduction de prix doit être appréciée pour toute la période de non-conformité. Cette appréciation doit se faire de manière objective en se fondant sur une estimation de la valeur des services de voyage compris dans le forfait qui n'ont pas été exécutés ou mal exécutés ; en tenant compte de la durée de cette inexécution ou de cette mauvaise exécution ainsi que de la valeur de ce forfait. Cette réduction doit correspondre à la valeur des services de voyage qui sont non conformes. La Cour laisse donc une marge de manœuvre dans cette appréciation, qui est d'autant plus favorable au voyageur puisque cela permet une certaine flexibilité.

Un élément peut venir limiter les droits de ce dernier : selon l'article 13 de la directive, le voyageur est obligé d'informer l'organisateur sans retard excessif des non-conformités

---

<sup>1</sup> Cela a été jugé depuis. V. CJUE, 2<sup>e</sup> ch., 8 juin 2023, aff. C-407/21, sur laquelle, *cf. infra*.

<sup>2</sup> CA Aix, 1<sup>ère</sup> et 7<sup>ème</sup> ch. réun., 5 mai 2022, n°21-05.319.

<sup>3</sup> CJUE, 18 mars 2021, aff. C-578/19, Kuoni Travel.

constatées lors de l'exécution d'un service de voyage inclus dans le contrat de voyage à forfait. À défaut, il s'expose à une réduction moindre puisque l'absence de signalement sera prise en compte pour fixer la réduction. Toutefois, la Cour précise que cela ne vaut pas en l'espèce où les cas de non-conformité sont dus aux mesures prises par les autorités espagnoles afin de lutter contre la propagation de la pandémie de COVID-19, car leur signalement ne pouvait avoir pour effet d'en limiter la durée. Que le signalement ait eu lieu ou non, cela ne devait rien changé à la situation.

Les droits des voyageurs sont donc maintenus en période de crise même si leur contrat de voyage est forcément perturbé. Cette solution vient assurer une certaine sécurité juridique aux voyageurs, qui n'auront plus de crainte à ce sujet.

**Julie Courtin**

- **Incompatibilité d'une réglementation nationale libérant temporairement les organisateurs de voyages de leur obligation de remboursement intégral en cas de résiliation du voyage à forfait avec le droit de l'Union européenne**

**CJUE, 2e ch., 8 juin 2023, aff. C-407/21, Union fédérale des consommateurs – UFC - Que choisir et Consommation, logement et cadre de vie (CLCV) c/ Premier ministre et Ministre de l'Économie, des Finances et de la Relance, ECLI:EU:C:2023:449**

**CJUE, 2e ch., 8 juin 2023, aff. C-540-21, Commission européenne c. République slovaque, ECLI:EU:C:2023:450**

La pandémie de COVID-19 a provoqué une crise sanitaire, sociale et économique sans précédent à l'échelle mondiale. Le secteur des voyages et du tourisme a été parmi les plus touchés. La pandémie a causé une importante limitation du tourisme : hôtels fermés, restaurants fermés, restrictions sur les voyages instaurées dans pratiquement tous les pays du monde...

Dans ce contexte, plusieurs États ont adopté des textes visant à protéger les organisateurs de voyages contre le risque accru d'insolvabilité auquel ils pourraient être confrontés en raison de la crise sanitaire. Ce fût le cas de la France qui a adopté une ordonnance n° 2020-315 du 25 mars 2020, dite ordonnance tourisme. L'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 2020-315, autorisait les organisateurs de voyages, en cas de résiliation du contrat de voyage à forfait intervenue en raison de circonstances exceptionnelles et inévitables, à émettre un bon à valoir ayant une durée de validité de dix-huit mois et ne pouvant donner lieu au remboursement des paiements effectués par les voyageurs que passé ce délai, s'il n'avait pas été utilisé.

On pouvait toutefois s'interroger sur le point de savoir si ce texte était ou non compatible avec le droit de l'Union européenne, notamment avec l'article 12 de la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées. Cet article, intitulé « Résiliation du contrat de voyage à forfait et droit de rétractation avant le début du forfait », prévoit le droit pour le voyageur de résilier le contrat de voyage à forfait avant le début du forfait sans payer de frais de résiliation si des « circonstances exceptionnelles et inévitables », survenant au lieu de destination ou à proximité immédiate de celui-ci, ont des conséquences importantes sur l'exécution du forfait ou sur le transport des passagers vers le lieu de destination. L'article

prévoit ensuite, qu'en cas de résiliation du contrat de voyage à forfait, le voyageur a droit au remboursement intégral des paiements effectués au titre du forfait dans les quatorze jours au plus tard après la résiliation du contrat de voyage à forfait.

\* C'est précisément à la question de la compatibilité de l'ordonnance du 25 mars 2020 avec le droit de l'Union européenne que la Cour de justice de l'Union européenne a eu à se prononcer dans un arrêt du 8 juin 2023, opposant l'Union Fédérale des Consommateurs (UFC-Que Choisir) et Consommation, logement et cadre de vie (CLCV) au Premier ministre et au Ministre de l'Économie, des Finances et de la Relance<sup>4</sup>. En l'espèce, deux associations de défense des intérêts des consommateurs ont saisi le Conseil d'État d'une demande tendant à l'annulation de l'ordonnance permettant aux organisateurs de voyages d'émettre des bons à valoir d'une durée de dix-huit mois, avec remboursement différé après l'expiration de ce délai. Cette ordonnance constituait une dérogation aux exigences posées par l'article 12 de la directive (UE) 2015/2302.

Pour pouvoir se prononcer, le Conseil d'État (France) a posé trois questions à la CJUE :

- L'article 12 de la directive 2015/2302 doit-il être interprété comme imposant à l'organisateur d'un voyage à forfait, en cas de résiliation du contrat, de rembourser en argent l'intégralité des paiements effectués au titre du forfait, ou comme autorisant un remboursement sous la forme d'un avoir d'un montant égal au montant des paiements effectués ?
- Dans l'hypothèse où ces remboursements s'entendent d'un remboursement en argent, la crise sanitaire est-elle constitutive d'une force majeure de nature à justifier une dérogation à cette obligation de rembourser ?
- En cas de réponse négative à la question précédente, est-il possible, dans les circonstances qui viennent d'être rappelées, de moduler les effets dans le temps d'une décision annulant un texte de droit interne contraire à l'article 12 de la directive 2015/2302 ?

En premier lieu, la Cour de justice rappelle que la crise sanitaire constitue une « circonstance exceptionnelle et inévitable », et que par conséquent, elle entre dans le champ d'application de l'article 12 de la directive 2015/2302. Ensuite, la Cour relève que la directive ne comporte aucune définition de la notion de « remboursement », ce qui peut constituer un problème quant à l'interprétation du terme « remboursement ». Toutefois, la Cour souligne que la détermination de la signification et de la portée des termes pour lesquels le droit de l'Union ne fournit aucune définition doit être établie conformément au sens habituel de ceux-ci dans le langage courant, tout en tenant compte du contexte dans lequel ils sont utilisés et des objectifs poursuivis par la réglementation dont ils font partie. Or selon son sens habituel dans le langage courant, le terme « rembourser » fait référence au fait de rendre à une personne une somme d'argent qu'elle a déboursée ou avancée à une autre personne et implique ainsi pour cette dernière le fait de restituer cette somme à la première. Par conséquent la Cour juge que l'article 12 doit être interprété en ce sens que, à la suite de la résiliation d'un contrat de voyage à forfait, l'organisateur est tenu, de rembourser le voyageur

---

<sup>4</sup> Sur lequel, v. not. RDC déc. 2023, n° RDC201s7, p. 52, obs. J.-D. Pellier ; RDC déc. 2023, n° RDC201s2, p. 73, obs. A. Tenenbaum ; LEDC oct. 2023, n° DCO201t9, p. 3, obs. C.-M. Peglion-Zika ; LPA sept. 2023, n° LPA202m3, p. 50, obs. S. Drapier ; Juris tourisme 2023, n°265, p.13, obs. X. Delpech ; Juris tourisme 2023, n°265, p.15, obs. F. Gracié-Dedieu ; JCP 2023, n° 1010, note C. Lachièze ; JCP E 2023, n° 1266, spéc. n° 20, obs. I. Bon-Garcin.

de l'intégralité des paiements effectués au titre dudit forfait, un tel remboursement s'entendant uniquement d'une restitution de ces paiements sous la forme d'une somme d'argent. La Cour précise ainsi que le remboursement doit être assimilé à une restitution d'une somme d'argent, et par conséquent il est impossible qu'il revête une autre forme, comme la proposition de bons à valoir.

S'agissant de la possibilité de déroger à l'obligation posée par l'article 12, en conséquence de la crise sanitaire, la Cour conteste l'argument du gouvernement français, selon lequel la crise sanitaire tout en relevant des « circonstances exceptionnelles et inévitables », constituerait également un cas de « force majeure » qui permettrait de déroger à l'obligation posée par l'article 12 de la directive. La Cour rejette l'argument de la force majeure car elle considère que la notion de « circonstances exceptionnelles et inévitables », constitue une mise en œuvre exhaustive de la « force majeure » aux fins de ladite directive. Or la directive ne prévoit pas la possibilité de déroger à l'obligation de remboursement intégral au titre de la force majeure. Ainsi, il n'y a pas lieu pour les États membres de libérer, au titre de la force majeure, et ne serait-ce que temporairement, les organisateurs de voyages à forfait de leur obligation de remboursement prévu à l'article 12. Une telle réglementation serait alors incompatible avec le droit de l'Union.

La Cour relève ensuite, qu'il n'est pas permis à une juridiction nationale saisie d'un recours en annulation d'une réglementation nationale contraire à l'article 12, de la directive 2015/2302 de moduler les effets dans le temps de sa décision annulant cette réglementation nationale.

\* La Cour suit, le même raisonnement dans un autre arrêt rendu le même jour, dans l'affaire C-540/21 opposant la Commission européenne à la République slovaque. En l'espèce, la République slovaque avait adopté le 20 mai 2020, la loi n° 136/2020, modifiant la loi n° 170/2018 relative aux voyages à forfait, aux prestations touristiques liées et à certaines conditions applicables à l'activité touristique. Cette nouvelle loi donnait la possibilité aux agences de voyages de proposer à leurs clients une modification du contrat de voyage à forfait en cours ou, si les clients refusaient cette modification, un voyage à forfait de remplacement, ce qui supposait que l'agence de voyages et le client concernés conviennent d'un nouveau forfait avant la fin du mois d'août 2021. Selon la République slovaque, la modification législative en cause était justifiée au regard de la situation exceptionnelle liée à l'ampleur de la propagation de la COVID-19. L'objectif de cette modification était non pas de priver les voyageurs de leurs droits, mais d'accorder aux organisateurs de voyages un délai pendant lequel ils pourraient régler l'ensemble de leurs relations contractuelles avec les voyageurs. La Commission a considéré ces mesures nationales comme allant à l'encontre de l'article 12 de la directive 2015/2302 car elles privent les voyageurs de leur droit de résilier un contrat de voyage à forfait et de recevoir un remboursement conformément l'article 12. Par conséquent, la Commission a introduit un recours devant la Cour de justice de l'Union européenne.

Dans cet arrêt, il était question de savoir si, comme le faisait valoir la République slovaque, la notification d'un voyage de remplacement prévue à l'article 33 bis de la loi n° 170/2018 peut constituer un remboursement des paiements effectués, au sens de l'article 12 de la directive 2015/2302.

La Cour réaffirme que la notion de « circonstances exceptionnelles et inévitables » recouvre également l'éclatement d'une crise sanitaire à l'échelle mondiale, contrairement à ce que soutenait la République slovaque. Elle poursuit en considérant, qu'une notification d'un voyage de remplacement, telle que celle prévue à l'article 33 bis de la loi n° 170/2018, ne constitue pas un remboursement des paiements effectués, au sens de l'article 12 de la

directive 2015/2302, puisque ce remboursement doit uniquement s'entendre d'une restitution de ces paiements sous la forme d'une somme d'argent. Par conséquent, la Cour accueille le recours de la Commission, et considère que la République slovaque a manqué à l'obligation qui lui incombe en vertu de l'article 12 de la directive 2015/2302.

Ces deux décisions rendues le même jour ne laissent aucune ambiguïté sur l'objet du remboursement. Il doit obligatoirement porter sur une somme d'argent et il n'est pas prévu dans le texte de l'article 12 la directive 2015/2302, la possibilité de remplacer l'obligation de paiement d'une somme d'argent par une autre forme telle que des bons à valoir ou la notification d'un voyage de remplacement. Ces décisions, sévères pour les organisateurs de voyages, renforcent la protection des consommateurs en rappelant que la réglementation européenne, à savoir l'article 12 de la directive 2015/2302, donne le droit au voyageur d'annuler sans frais son séjour lorsque des « circonstances exceptionnelles et inévitables » surviennent sur le lieu de destination. Et, à la suite de cette annulation, le voyageur a droit à un remboursement en argent du paiement effectué qui doit se faire dans un délai de quatorze jours.

Ces décisions ont été prises en compte par le Conseil d'État, qui a annulé l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance Tourisme par un arrêt du 13 octobre 2023<sup>5</sup>. Le droit français ne permet plus aux agences de voyages de déroger à l'obligation de rembourser leurs clients autrement qu'en argent, y compris dans des circonstances aussi particulières qu'une pandémie.

### Safietou Gueye

- **Résiliation d'un voyage à forfait, un nouveau pouvoir de protection des voyageurs offert au juge national**

#### **CJUE, 2<sup>e</sup> ch., 14 sept. 2023, aff. C-83/22, RTG c/ Tuk Tuk Travel S.L., EU:C:2023:664**

Si la directive du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées prévoit en son article 12 la possibilité pour un voyageur de résilier son contrat de voyage à forfait à tout moment avant le début du forfait, il autorise l'organisateur de voyage à prévoir des frais de résiliation raisonnables calculés sur la base d'éléments objectifs comme la date de résiliation du contrat ou encore les revenus escomptés du fait d'une remise à disposition des services de voyage concernés. Il en va toutefois autrement lorsque entrent en jeu des circonstances exceptionnelles. C'est de la portée de ces dispositions que traite une décision Tuk Tuk Travel<sup>6</sup>, du 14 septembre 2023 rendue suite à la résiliation d'un contrat de voyage à forfait à destination de l'Asie par un voyageur en raison de la croissance de l'épidémie mondiale de Covid-19.

En l'espèce, le 10 octobre 2019, un consommateur a acheté un voyage à forfait pour deux personnes à destination du Vietnam et du Cambodge auprès d'une société organisatrice de voyages, le départ étant prévu le 8 mars 2020 à Madrid et le retour le 24 mars 2020 au même

---

<sup>5</sup> CE, 6<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> ch. Réun., 1 oct. 2023, n° 441663 ; ECLI : ECLI:FR:CECHR:2023:441663.20231013.

<sup>6</sup> v. aussi, à propos de cette décision, JCP. E. 2023. 1266, obs. I. Bon-Garcin ; RDC 2023/2, p. 68, obs. J.-D. Pellier ; GPL 31 oct. 2023, n° GPL455p7, p. 24, obs. P. Dupont et G. Poissonnier ; RTD civ. 2023. 391, obs. P.-Y. Gautier ; Europe 2023, n° 3, p. 32, note A. Rigaux ; JurisTourisme 2023, n° 269, p. 13, obs. X. Delpech.

lieu. Suite à cet achat, le voyageur a versé la somme de 2 402 euros à titre d'avance sur le prix total du voyage qui s'élevait à 5 208€. Le contrat mentionnait la possibilité pour le voyageur de résilier son contrat à tout moment avant la date de départ et ce, moyennant le paiement de frais de résiliation comme le prévoit l'article 12 de la directive n° 2015/2302. En effet, le premier paragraphe dudit article énonce que *“lorsque le voyageur résilie le contrat de voyage à forfait en vertu du présent paragraphe, il peut lui être demandé de payer à l'organisateur des frais de résiliation appropriés et justifiables”*.

Faisant usage de son droit, en raison de la forte propagation du Covid-19 au sein des pays de destination que sont le Cambodge et le Viêt Nam, le voyageur a fait parvenir à l'organisateur de voyage, le 12 février 2020, une demande de résiliation de son contrat de voyage à forfait et une demande de remboursement partiel. Mais l'organisateur de voyage ne lui accorde qu'un remboursement à hauteur de 81 euros. En effet, les frais de résiliation s'élevaient à 15% de la somme totale du prix du voyage. S'ajoutaient à cela les frais de résiliations propres à chacun des prestataires du voyage. Après une seconde demande, l'organisateur annonce un remboursement de 302 euros.

Le voyageur a donc saisi le tribunal espagnol afin d'obtenir un plus juste remboursement au vu des circonstances particulières le forçant à résilier son contrat de voyage à forfait. Le juge espagnol a alors saisi la CJUE de deux questions préjudicielles. La première l'invitait à se prononcer sur la validité de l'article 5 de la directive n° 2015/2302 en ce qu'il n'imposerait pas à un organisateur de voyages d'informer le voyageur de son droit, énoncé à l'article 12, paragraphe 2, de cette directive, de résilier son contrat de voyage à forfait sans payer de frais de résiliation et en obtenant le remboursement intégral des paiements effectués au titre de ce forfait, en cas de circonstances exceptionnelles et inévitables qui ont des conséquences importantes sur l'exécution de ce contrat de voyage à forfait. La deuxième revenait à préciser les pouvoirs du juge national dans la mise en œuvre de ce droit.

S'agissant de la première question, la CJUE refuse de se prononcer sur la validité de l'article 5 § 1 de la directive 2015/2302. En effet, selon elle, cet article prévoit que les États membres veillent à ce qu'un organisateur de voyages communique au voyageur, avant que ce dernier ne soit lié par un contrat de voyage à forfait, notamment, les informations standard au moyen du formulaire pertinent figurant à l'annexe I, partie A ou B, de cette directive, et que les formulaires figurant à cette annexe reprennent les droits essentiels dont les voyageurs doivent être informés, parmi lesquels figure le droit des voyageurs à forfait de « résilier le contrat sans payer de frais de résiliation avant le début du forfait en cas de circonstances exceptionnelles, par exemple s'il existe des problèmes graves pour la sécurité au lieu de destination qui sont susceptibles d'affecter le forfait ». Il n'y a dès lors pas lieu de se prononcer sur la validité de cet article en ce qu'il n'imposerait pas une telle obligation d'information.

Pour répondre à la seconde question, que la CJUE reformule comme l'invitant à se prononcer sur le point de savoir si le droit de l'Union européenne s'oppose à des dispositions de droit procédural national interdisant au juge d'accorder d'office à un voyageur remplissant les conditions de l'article 12 § 2 un remboursement intégral qu'il n'aurait pas réclamé, la CJUE commence par rappeler que le voyageur dispose du droit de résilier son contrat de voyage à forfait, sans frais, en raison de circonstances exceptionnelles et inévitables. En effet, l'article 12, paragraphe 2 de ladite directive prévoit que *“ le voyageur a le droit de résilier le contrat de voyage à forfait avant le début du forfait sans payer de frais de résiliation si des circonstances exceptionnelles et inévitables, survenant au lieu de destination ou à proximité immédiate de celui-ci, ont des conséquences importantes sur l'exécution du forfait ou sur le transport des passagers vers le lieu de destination”*. Ces circonstances ouvrent droit à un remboursement

intégral des sommes déjà versées. Sachant que la CJUE a déjà énoncé, dans un arrêt du 8 juin 2023<sup>7</sup> que l'éclatement d'une crise sanitaire mondiale et la propagation d'un virus pouvaient entrer dans la notion de "*circonstances exceptionnelles et inévitables*".

Mais, dans un souci de protection du consommateur, objectif poursuivi par la directive n° 2015-2302, la Cour ajoute que le juge national doit soulever d'office la violation de ce droit de résiliation, tout en soumettant ce droit à quatre conditions.

Tout d'abord, une des parties au contrat de voyage à forfait concerné doit avoir engagé une procédure juridictionnelle devant le juge national ayant pour objet le contrat (§54). Ensuite, le droit de résiliation susvisé doit être lié à l'objet du litige (§55). Puis, le juge national doit disposer de tous les éléments de droit et de fait nécessaire afin d'apprécier si ce droit de résiliation à vocation à être invoqué par le voyageur (§56). Enfin, le voyageur ne doit pas avoir expressément indiqué au juge national qu'il s'opposait à l'application dudit droit (§57).

Ces conditions ne sont pas nouvelles. En effet, elles sont issues d'anciennes décisions rendues par la CJUE elle-même en matière d'examen d'office des clauses abusives. Il est possible d'apercevoir ces mêmes conditions dans la décision Györgyné Lintner contre UniCredit Bank Hungary Zrt du 11 mars 2020<sup>8</sup> aux points 27, 29 et 34 par exemple. Cependant, c'est la première fois que la CJUE reprend ces conditions pour les appliquer au droit de résiliation des contrats de voyage à forfait.

Pour la CJUE, cet examen d'office conduit le juge à informer le requérant de son droit de résiliation et à conférer à ce requérant la possibilité de faire valoir ce droit dans la procédure juridictionnelle en cours. Si ce requérant souhaite s'en prévaloir, le juge invite le défendeur à en débattre contradictoirement. Il n'est par contre pas tenu de résilier d'office le contrat.

La CJUE en déduit que l'article 12 ne s'oppose pas à l'application de dispositions du droit procédural national consacrant les principes dispositif et de congruence, en vertu desquelles, lorsqu'une résiliation d'un contrat de voyage à forfait satisfait les conditions visées à cette disposition et que le voyageur concerné saisit le juge national d'une demande de remboursement inférieure à un remboursement intégral, ce juge ne peut pas d'office accorder à ce voyageur un remboursement intégral, pour autant que ces dispositions n'excluent pas que ledit juge puisse d'office informer ce voyageur de son droit à un remboursement intégral et permettre à ce dernier de le faire valoir devant lui.

Cette décision vient renforcer la protection du consommateur déjà offerte par ladite directive. En effet, grâce à ce nouveau pouvoir du juge national, la Cour de justice de l'Union européenne vient montrer qu'elle prend en considération les hypothèses dans lesquelles les voyageurs ne seraient pas informés de leur droit de résiliation en cas de circonstances exceptionnelles et qu'ils n'auraient donc pas connaissance de son existence.

**Manon Szal**

---

<sup>7</sup> CJUE, 8 juin 2023, aff. C-407/21, EU:C:2023:449.

<sup>8</sup> CJUE, 11 mars 2020, aff. C-511/17, Lintner, EU:C:2020:188.

## 4. Transports

### a) Transport ferroviaire

- **Entrée en vigueur du règlement sur les droits et devoirs des voyageurs ferroviaires**

#### **Règlement (UE) n° 2021/782 du Parlement européen et du Conseil, du 29 avr. 2021, sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, (JO L 172 du 17.5.2021, p. 1-52)**

Le 7 juin 2021 est entré en vigueur le règlement européen n°2021/782 du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, applicable le 7 juin 2023, dont l'objet est d'assurer une protection effective des voyageurs et d'inciter à voyager en train. Ce règlement s'applique dans toute l'Union européenne aux voyages et services ferroviaires internationaux et intérieurs assurés par une ou plusieurs entreprises ferroviaires. De plus, c'est une refonte du règlement CE n° 1371/2007.

Dans le règlement n°1371/2007, plusieurs droits des voyageurs étaient déjà garantis. C'est le cas de la non-discrimination pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, de la clarté et de l'accessibilité de l'information, du système de réclamations, des retards, annulations et correspondances, etc... Ce nouveau règlement a vocation à fournir une protection améliorée aux voyageurs ferroviaires et à encourager davantage les voyages en train. Il intègre un certain nombre de modifications importantes, tenant principalement aux droits fondamentaux des voyageurs, au transport des bicyclettes, aux billets directs, à la flexibilité durant la relation contractuelle, aux mesures concernant les personnes handicapées ou à mobilité réduite, aux droits procéduraux des voyageurs, ainsi qu'à la transparence.

Le nouveau règlement reconnaît d'abord un droit fondamental, à savoir la non-discrimination découlant du principe d'égalité qui est un principe général du droit<sup>9</sup>. Le règlement interdit ainsi toute discrimination entre les voyageurs pour ce qui est des conditions de transport et de fourniture de billets. En effet, son article 5 dispose que les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets ou les voyagistes doivent proposer des conditions contractuelles et des tarifs sans discrimination, directe ou indirecte, fondée sur la nationalité du voyageur. De plus, l'article 22 dispose que les entreprises ferroviaires doivent mettre en place des règles d'accès non-discriminatoires applicables au transport de personnes handicapées, y compris de leurs assistants personnels, et de personnes à mobilité réduite.

Le règlement 2021/782 apporte encore des précisions sur l'article 6 concernant les bicyclettes : le règlement 1371/2007 affirmait que les voyageurs pouvaient emporter leurs bicyclettes dans le train uniquement si elles étaient faciles à manipuler, si elles ne portaient pas préjudice au service ferroviaire et si le matériel roulant le permettait. Le règlement 2021/782 vient préciser les choses.

Premièrement, les voyageurs sont autorisés à emporter leurs bicyclettes dans le train. En cas de réservation de billet de train obligatoire, la bicyclette doit également faire l'objet d'une réservation. En cas de refus de réservation, le voyageur peut demander un remboursement, une indemnisation ou une assistance.

---

<sup>9</sup> CE, Sect, 9 mars 1951, Société des concerts du conservatoire, *Lebon.*, p. 151 ; *Dr. Soc.*, 1951, p. 368, note RIVERO J. ; S. 1951, p. 81, note C.H.

Deuxièmement, le voyageur emportant sa bicyclette doit ranger celle-ci dans les emplacements prévus à cet effet. S'il n'y a pas d'emplacement disponible, le voyageur doit garder sa bicyclette sous sa surveillance et vérifier qu'elle ne porte aucune atteinte ou dommage à d'autres voyageurs, aux équipements de mobilité, aux bagages et aux opérations ferroviaires.

Troisièmement, les entreprises ferroviaires sont autorisées à restreindre le droit des voyageurs d'emporter leur bicyclette pour des raisons de sécurité ou des raisons opérationnelles, pour des raisons de poids ou de dimensions de la bicyclette.

Quatrièmement, les entreprises ferroviaires doivent veiller à ce que les trains soient équipés d'un nombre adéquat d'emplacements pour bicyclettes. Le nombre d'emplacements de bicyclettes est déterminé en fonction de la taille de la composition du train, du type de service et de la demande transport. Si le nombre d'emplacements n'est pas déterminé, le train doit comporter au moins quatre emplacements pour bicyclettes.

Le nouveau règlement 2021/782 met également en évidence une obligation de transparence à la charge du transporteur ferroviaire s'agissant des informations concernant le trafic et les voyages. En effet, le règlement 1371/2007 en son article 9, obligeait, certes, le transporteur ferroviaire à fournir des informations, mais ces informations à fournir aux voyageurs étaient limitées à celles mentionnées à l'annexe II partie 1 dudit règlement pour les contrats passés entre les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets. Pour les contrats passés par les vendeurs de billets pour leur propre compte ainsi que les voyagistes, ils avaient seulement l'obligation de fournir les informations disponibles.

Dans le règlement 2021/782, même si les informations obligatoires à fournir aux voyageurs restent limitées à celles contenues dans l'annexe, un nouvel article est ajouté : l'article 10 qui va encadrer les modalités de transmission de ces informations afin que celles-ci puissent être fournies « en temps réel » avec un accès accordé de « manière non discriminatoire et sans retard indu ». En ce sens, les informations à fournir aux voyageurs restent les mêmes, simplement, désormais, l'information est due en temps réel et à la simple demande d'un voyageur.

Sont aussi précisées les modalités de diffusion de ces informations, en l'occurrence « des moyens techniques appropriés, tels que des interfaces de programmation ».

Cet article précise toutefois que les entreprises ferroviaires peuvent obtenir une compensation financière qualifiée de « juste, raisonnable et proportionnée » en contrepartie des coûts supportés pour avoir accès à ces informations.

De nouvelles règles sont ajoutées au sujet des billets directs à l'article 12. En effet, le règlement 1371/2007 n'a pas édicté de règles particulières concernant les billets directs. Le règlement 2021/782 est donc venu combler ce vide dans un objectif de protection du voyageur ferroviaire.

Désormais, lorsque des services ferroviaires de transport de voyageurs à longue distance ou régionaux sont exploités par une entreprise ferroviaire unique, cette entreprise doit proposer un billet direct pour ces services. Concernant les autres services de transport de voyageurs, les entreprises ferroviaires doivent s'efforcer, dans la mesure du raisonnable, de proposer des billets directs et de coopérer entre elles à cette fin. Elles sont donc, à cet égard, débitrices d'une obligation de moyens.

L'obligation d'information est aussi renforcée pour les voyages qui comportent une ou plusieurs correspondances. Les entreprises doivent indiquer au voyageur préalablement à l'achat d'un ou de plusieurs billets si ce ou ces billets sont des billets directs.

La charge de la preuve que l'information a été fournie au voyageur incombe à l'entreprise ferroviaire, au voyageur ou au vendeur de billets qui a vendu le ou les billets.

Également, le règlement 2021/782 va apporter un changement concernant la flexibilité de remboursement et réacheminement en cas de correspondance manquée, d'annulation ou en cas de retard d'un train supérieur à 60 minutes.

Le règlement 1371/2007 offrait au voyageur le choix entre trois options qui ont été reprises par le nouveau règlement : le remboursement intégral du billet, la poursuite du voyage ou un réacheminement vers la destination finale dans les meilleurs délais et enfin, la poursuite du voyage ou un réacheminement vers la destination finale à une date ultérieure.

L'article 18 du règlement 2021/782 va apporter des précisions quant aux modalités de ce remboursement. En effet, le législateur précise dans cet article les situations pour lesquelles le réacheminement n'aura aucun coût supplémentaire pour le voyageur, comme par exemple, le cas où le réacheminement est effectué par une autre entreprise ferroviaire ou en cas d'utilisation d'un transport d'une classe supérieure afin de limiter la durée totale du trajet. Il est également indiqué qu'au-delà de 100 minutes à partir de l'heure de départ prévue, si les possibilités de réacheminement ne sont pas indiquées au voyageur, celui-ci a le droit de conclure un contrat avec d'autres prestataires de services de transport public, contrat dont les coûts nécessaires, appropriés et raisonnables seront supportés par l'entreprise ferroviaire.

Le règlement 2021/782 a au surplus effectué des modifications concernant les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite. Le législateur européen est venu ajouter un nouvel article 26 concernant la formation du personnel, thème non traité dans le règlement 1371/2007.

Les entreprises ferroviaires doivent désormais veiller à ce que l'ensemble du personnel fournisse une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite. Pour fournir cette assistance, son personnel doit recevoir une formation sur le handicap pour savoir comment répondre aux besoins de ces personnes. Le même article ajoute que le personnel travaillant dans les gares ou à bord des trains doit recevoir une formation et des cours de remise à niveau réguliers de sensibilisation aux besoins des personnes à mobilité réduite et handicapées.

De nouvelles règles ont encore été ajoutées aux règles existantes prévues par le règlement 1371/2007 pour encadrer le traitement des plaintes et renforcer les droits procéduraux des usagers.

La nouveauté majeure, qui réside à l'article 28 du règlement 2021/782, est la possibilité de consulter les détails de la procédure de traitement des plaintes qui sont désormais accessibles au public sur demande.

Le règlement prévoit par ailleurs les outils qui permettent de s'assurer de son effectivité. Le règlement de 2007 consacrait déjà un article au contrôle de son application mais le règlement 2021/782 est plus complet dans un but de protection des voyageurs. En effet l'article 31 pose une obligation de désignation d'un organisme national indépendant par les États membres dont le rôle est de garantir le respect des droits des voyageurs. L'article suivant pose certaines règles concernant son fonctionnement et plus particulièrement sur les échanges d'informations et de documents entre l'organisme national ainsi désigné et les entreprises ferroviaires, les gestionnaires des gares et les gestionnaires de l'infrastructure, ainsi que les vendeurs de billets et les voyageurs. L'article 33 est dédié au traitement des plaintes par les organismes nationaux chargés de l'application du règlement. En effet tout voyageur peut porter plainte pour une infraction présumée au règlement auprès de l'organisme national

chargé de l'application désigné par l'État membre. Enfin l'article 34 traite des échanges d'informations et de la coopération transfrontière entre organismes nationaux chargés de l'application.

Une attention particulière doit être apportée au chapitre IV qui traite des questions de remboursement, réacheminement et d'indemnisation. Le nouveau règlement prend en compte les événements récents de la pandémie. En effet, désormais l'entreprise ferroviaire n'est pas tenue de verser une indemnisation si elle peut prouver que le retard, la correspondance manquée ou l'annulation a été causé directement par, ou était intrinsèquement lié à des circonstances exceptionnelles extérieures telles qu'une crise de santé publique majeure ou des conditions météorologiques extrêmes. Cette clause de force majeure n'existait pas dans l'ancien règlement.

Ces circonstances nouvelles sont donc plus restrictives pour les voyageurs ferroviaires et peuvent poser problème. En effet, cette clause peut englober un certain nombre de cas et dépend de l'interprétation des entreprises elles-mêmes.

Ce règlement marque un véritable pas en avant à plusieurs niveaux. Premièrement au niveau du transport des bicyclettes, désormais des espaces devront être dédiés aux bicyclettes. Toutefois, cette avancée souffre d'une critique, celle du nombre d'emplacements *minimum* par wagon. En période de vacances, celui-ci paraît léger.

Deuxièmement, au niveau des mesures concernant les personnes handicapées ou à mobilité réduite. C'est le point phare du règlement. L'interdiction d'une discrimination à l'égard de ces voyageurs est renforcée, ce qui était nécessaire, comme l'illustre une décision du défenseur des droits de l'Homme du 25 octobre 2023<sup>10</sup>. Le Défenseur des droits s'est en effet prononcé sur le dispositif d'assistance « Accès Plus » de la SNCF pour les personnes handicapées et à mobilité réduite. La SNCF avait imposé une limitation en bagages en nombre et en poids des voyageurs handicapés ou à mobilité réduite. Cette mesure a été considérée comme étant discriminatoire vis-à-vis des autres voyageurs puisque cela était contraire au principe général de l'accessibilité. Ce principe, comme le règlement 1371/2007 et le règlement 2021/782, a pour objet de lutter contre la discrimination et par voie de conséquence, d'instaurer une égalité entre tous les voyageurs. C'est pourquoi, la SNCF a dû revoir le dispositif d'assistance des voyageurs handicapés ou à mobilité réduite en supprimant les conditions concernant la limitation de bagages en nombre et en poids et également adapter les modalités de ces personnes en fonction de leurs besoins.

Si le règlement n'a pas eu besoin d'être transposé pour être applicable en droit français, certaines adaptations ont été nécessaires. À ce titre, une loi n° 2023-171, du 9 mars 2023, portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans les domaines de l'économie, de la santé, du travail, des transports et de l'agriculture a été adoptée. Cette loi permet d'améliorer la prise en charge des voyageurs handicapés et à mobilité réduite, la protection des voyageurs en cas d'annulation ou de retard ainsi qu'une amélioration des places des vélos dans les trains. De plus, certaines obligations ont été étendues à tous les services ferroviaires, urbains, suburbains et régionaux, telles que l'accompagnement gratuit à la montée, à bord et à la descente des trains et en gare, ou encore l'information lors de la vente de billets sur leurs droits.

**Marion Gilles, Anabelle Lawuy,  
Leyla Mahroug, Martin Poirier**

---

<sup>10</sup> Décision du Défenseur des droits n°2023-114 du 25 octobre 2023, 2023-114.

- **Pas besoin de billet pour conclure un contrat de transport**

**CJUE, ord., 16 fév. 2023, aff. C-530/22, Dunaj-Finanse sp. z o.o. c/ KG, ECLI:EU:C:2023:129**

Un contrat de transport au sens de l'article 3, point 8, du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (devenu article 3, point 6 depuis la refonte du règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires en 2021<sup>11</sup>) s'entend comme : « *Un contrat de transport à titre onéreux ou gratuit entre une entreprise ferroviaire ou un vendeur de billets et le voyageur en vue de la fourniture d'un ou de plusieurs services de transport* ».

La rédaction de cet article du règlement était assez large pour s'appliquer aussi bien à un voyageur avec billet qu'à un voyageur sans billet lors de sa montée à bord du train. Il en est résulté une imprécision, que la Cour de justice de l'Union européenne devait elle-même constater dans son arrêt Kanyeba du 7 novembre 2019<sup>12</sup>. En effet, dans cet arrêt, la Cour avait déjà eu l'occasion d'affirmer qu'un voyageur sans billet était lié à l'entreprise de transport ferroviaire par un contrat de transport au sens du règlement n°1371/2007.

L'arrêt rapporté, du 16 février 2023<sup>13</sup>, se situe dans la même ligne que l'arrêt Kanyeba. Il oppose lui aussi un transporteur ferroviaire à un voyageur sans billet lors de sa montée à bord du train. Le 10 septembre 2016, un homme a effectué un voyage dans un train sans être muni d'un titre de transport valable. Il lui a été réclamé la somme d'environ 40,50 euros correspondant au prix du billet, majoré d'un supplément. Par un recours du 16 juin 2021, la société polonaise, transporteur ferroviaire, a saisi le tribunal polonais d'une demande tendant à voir condamner le voyageur au paiement de ladite somme. Cette société fait valoir qu'aucun contrat de transport n'avait été conclu car le passager a pris place dans un train sans avoir acheté de titre de transport.

Cela doit lui permettre de faire admettre que l'action est recevable. En effet, si le voyageur était considéré comme partie à un contrat de transport, il pourrait être qualifié de consommateur et se prévaloir de la prescription bénéficiant aux consommateurs, alors que l'action intentée contre lui pourrait encore être exercée dans le cas contraire.

Or, déterminer si le voyageur était effectivement partie à un contrat de transport supposait de préciser la définition du contrat de transport au sens du règlement n°1371/2007. Doit-elle englober la situation dans laquelle un voyageur monte à bord d'un train sans avoir acheté de billet ? Au contraire, doit-elle exclure cette situation ? Préciser cette définition est important car l'enjeu est essentiel. En effet, les réponses apportées par la CJUE sont fondamentales en ce sens que les États membres devront suivre son raisonnement, et, le cas échéant, modifier leur raisonnement.

Le droit polonais dispose qu'aucun contrat n'est conclu dès lors que le voyageur a pris place dans un train sans avoir acheter un billet. Saisie par voie préjudicielle, la Cour de Justice doit répondre à la question de savoir si les articles 3, point 8 du règlement n°1371/2007 et article 6, paragraphe 1 et 2, de l'appendice A de l'annexe I de ce règlement doivent être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent au droit polonais.

---

<sup>11</sup> Règl. n°2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaire.

<sup>12</sup> CJUE, 7 nov. 2019, aff. C-349/18 et C-351/18, *JT.*, 2019, p. 12, note de X. Delpech.

<sup>13</sup> CJUE, 16 fév. 2023, aff. C-530/22, *JT.*, 2023, n° 262, p. 13, note X. Delpech.

C'est la question centrale de l'existence d'un contrat de transport entre le transporteur et le voyageur sans billet lors de sa montée à bord du train que l'on examinera dans cette note. La contradiction du droit polonais, qui prévoit qu'aucun contrat de transport n'est conclu entre un transporteur et un passager qui prend place dans un train sans avoir acheté un billet, avec les objectifs du règlement n°1371/2007 sera également envisagée.

Dans les deux affaires Kanyeba et Dunaj-Finanse, le voyageur montait à bord du train sans être muni d'un titre de transport valable. De plus, le débat portait dans les deux cas, sur la satisfaction des conditions nécessaires pour établir l'existence d'un contrat de transport entre le transporteur et le voyageur.

La position de la Cour est que lorsqu'un voyageur monte sans billet à bord d'un train dont l'accès est libre, il conclut un contrat avec le transporteur. En effet, la Cour a dans un premier temps précisé le terme de « contrat de transport ». Le contrat dans son sens courant désigne un accord de volontés concordantes destiné à produire des effets juridiques<sup>14</sup>. La Cour considère donc qu'en laissant un libre accès à son train, et en montant à bord de celui-ci en vue d'effectuer un trajet, le transporteur et le voyageur ont manifesté leurs volontés concordantes d'entrer dans une relation contractuelle.

On peut donc conclure à ce stade que la Cour de justice considère que les conditions nécessaires pour établir l'existence d'un contrat sont satisfaites. Le billet n'est donc que l'instrument qui matérialise le contrat. La définition du contrat de transport prévue par le règlement n°1371/2007 doit ainsi englober la situation dans laquelle un voyageur monte à bord d'un train librement accessible en vue d'effectuer un trajet sans s'être procuré de billet.

Il semblerait que cette interprétation soit confortée par les objectifs poursuivis par le règlement n°1371/2007, mais également par la lettre du texte. En effet, l'article 3, point 8 du règlement comporte la notion de « *contrat de transport à titre onéreux et gratuit* ». La question qui se pose est alors celle de la volonté du transporteur. Entendait-il accueillir des voyageurs qui n'ont pas payé en laissant un accès libre au train ? Pour la Cour, la réponse est positive même si ce jugement semble particulier.

Dans cet arrêt, il y a une contradiction du droit polonais avec les objectifs du règlement n°1371/2007. L'un des objectifs du règlement n°1371/2007 est qu'un niveau élevé de protection des consommateurs dans le domaine des transports soit atteint<sup>15</sup> et sauvegarder les droits des voyageurs, partie faible au contrat de transport.

C'est en ce sens que la Cour de justice affirme que les articles 3, point 8 du règlement n°1371/2007 et article 6, paragraphe 1 et 2, de l'appendice A de l'annexe I de ce règlement doivent être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à une disposition de droit national, ici le droit polonais, qui prévoit qu'aucun contrat de transport n'est conclu entre un transporteur et un passager qui prend place dans un train librement accessible sans avoir l'intention d'acheter un billet. Par conséquent, ce sont clairement les objectifs de protection des voyageurs qui expliquent la volonté de la Cour de les placer dans un cadre contractuel protecteur.

La Cour de cassation française ayant considéré dans un arrêt du 6 octobre 1998<sup>16</sup> que le contrat de transport suppose la délivrance d'un titre, pour être conforme au droit de l'Union européenne, la France devra également modifier son raisonnement.

Toutefois, plusieurs questions se posent. Pourquoi le voyageur sans billet devrait-il être protégé alors qu'il ne paie pas de titre de transport ? En effet, le voyageur étant une partie

---

<sup>14</sup> Cabrillac R., *Droit des obligations*, 15<sup>e</sup> éd., Dalloz, 2022.

<sup>15</sup> CJUE, 7 nov. 2019, aff. C-349/18 et C-351/18, *JT*, 2019, p. 12, note de X. Delpech.

<sup>16</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 6 oct. 1998, n° 96-12.540, *JCP*, 1999, p. 10186, note de Y. Aubrée ; *RTD civ.*, 1999, p. 113, obs. P. Jourdain.

faible, il paie sans maîtriser grand-chose. En l'espèce, le voyageur monte sans payer, par quoi est justifiée cette protection ? La Cour justifie cela au regard de l'objectif de protection des voyageurs ferroviaires. Or cette justification semble être vaine dès lors que le voyageur monte sans payer.

**Leyla Mahroug**

- **Compétence du juge administratif pour connaître d'une action intentée contre la SNCF par une région qui se plaint de retards et suppression de trains**

**Cass. civ. 1<sup>ère</sup>, 29 mars 2023, n° 22-13.638**

La première chambre civile de la Cour de cassation a rendu le 29 mars 2023 un arrêt concernant la juridiction compétente pour connaître d'une action en responsabilité intentée à l'encontre d'un transporteur ferroviaire en raison de retards et suppressions de trains imputés à une indisponibilité de l'infrastructure ferroviaire et des dommages causés par celle-ci aux matériels roulants utilisés pour l'exploitation des services régionaux, ayant affecté en juillet 2020 le service public de transport ferroviaire de voyageurs.

Dans l'affaire qui a donné lieu à cet arrêt, la région Normandie avait assigné la SNCF en responsabilité et indemnisation devant la juridiction judiciaire. La SNCF avait soulevé une exception d'incompétence au profit de la juridiction administrative. La demande de la région Normandie a été rejetée par les juges du fond au motif que, même si elle est compétente pour organiser les services ferroviaires de personnes au niveau régional par la conclusion d'une convention avec la SNCF afin de fixer les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires, la région Normandie n'a pas, elle-même, la qualité d'utilisateur du service public exploité par SNCF réseau, de sorte que la juridiction judiciaire était incompétente pour connaître du litige. La région Normandie conteste cette décision en se fondant sur l'article L 2111-9 du code des transports qui dispose que SNCF Réseau a la qualité d'établissement public national à caractère industriel et commercial et est le gestionnaire du réseau ferré national, et que les voies ferrées ainsi que leurs dépendances ont le caractère d'ouvrages publics. Elle ajoute que, la juridiction judiciaire a seule compétence pour connaître des dommages causés à l'utilisateur d'un service public industriel et commercial à l'occasion de la fourniture de la prestation due par le service à son égard et ce, peu importe la nature du dommage. Elle soutient encore que celui qui bénéficie de la prestation d'un service public, que ce soit directement ou indirectement, a la qualité d'utilisateur ; et que, puisqu'elle a conclu une convention avec la société SNCF Voyageurs par laquelle cette dernière s'engage à assurer la commande et le suivi des demandes de sillons auprès de SNCF Réseau, le dommage invoqué par la région Normandie s'inscrit dans une chaîne contractuelle la rendant utilisatrice du réseau ferroviaire, et que la Cour d'appel ne pouvait donc pas lui dénier la qualité d'utilisateur d'un service public.

Pour rejeter le pourvoi, la Cour de cassation rappelle que la juridiction judiciaire est seule compétente pour connaître des dommages causés à l'utilisateur d'un service public industriel et commercial à l'occasion de la fourniture de la prestation due par le service à son égard, mais que les actions en responsabilités dirigées contre l'exploitant d'un service public en raison de

dommages causés aux tiers par des travaux publics ou par les ouvrages publics qui concourent à son activité relèvent de la compétence de la juridiction administrative. En l'espèce, la région Normandie avait conclu une convention avec la société SNCF Voyageurs pour fixer les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de sa compétence, dont elle invoquait l'inexécution. La cour d'appel en a exactement déduit qu'elle n'avait pas elle-même la qualité d'usager du service public exploité par la société SNCF Réseau, de sorte que la juridiction judiciaire était incompétente pour connaître du litige.

La solution est logique : il est aujourd'hui acquis que toute action intentée par un usager d'un service public industriel et commercial en vue d'obtenir réparation d'un dommage se rattachant audit service public relève des juridictions judiciaires, y compris lorsque le dommage est dû à un ouvrage public<sup>17</sup>. Encore faut-il toutefois que l'action soit intentée par un usager d'un service public. Or, comme le décide la Cour de cassation, la région Normandie ne peut être qualifiée de telle : elle avait bien conclu un contrat avec la SNCF Voyageurs. Mais elle ne l'avait pas fait pour bénéficier d'un service public. Ce contrat devait, semble-t-il, déterminer la manière dont ce service public allait être rendu aux usagers. Les critères d'attribution du contentieux au juge judiciaire n'étant pas réunis, seul le juge administratif était compétent.

**Marion Gilles**

- **Les limites de la responsabilité de la société prestataire de services d'accompagnement des personnes à mobilité réduite dans un train**

**CA Paris, pôle 4, ch. 11, 5 oct. 2023, S.A. SNCF Voyageurs c/ S.A.S. Entreprise Guy Challancin, n° 22/01791**

Le 5 octobre 2023, la cour d'appel de Paris a dû se prononcer sur la responsabilité d'une société offrant des prestations d'accompagnement de voyageurs à mobilité réduite suite à un appel en garantie formée par la SNCF.

Dans cette affaire, la passagère d'un train achète un titre de transport et souscrit à l'option « accès plus » permettant aux personnes handicapées ou à mobilité réduite d'être prises en charge par un personnel d'accompagnement lors de l'arrivée en gare. Alors qu'elle s'apprête à descendre du train, la porte automatique de son compartiment se referme sur son épaule, la projetant au sol. Elle assigne la SNCF en indemnisation de ses préjudices. La SNCF, quant à elle, assigne en intervention forcée la société chargée de la prestation d'accompagnement des voyageurs à mobilité réduite ayant souscrit à l'option « accès plus ».

Le tribunal judiciaire déclare la SNCF responsable. Cette dernière est donc tenue d'indemniser la passagère du préjudice subi du fait de son accident. Il déboute, par ailleurs, la SNCF de sa demande d'appel en garantie formée à l'encontre du prestataire.

---

<sup>17</sup> T. confl., 12 janv. 1987, Cie eaux et ozone : Gaz. Pal. 1987, 1, p. 49 – T. confl., 20 mars 2006, n° 3505, Catalayud ; RFDA 2006, p. 1076, chron. Terneyre. – CAA Lyon, 18 juill. 2013, n° 13LY00102, B.A. – CAA Versailles, 27 nov. 2014, n° 12VE03048, A.

La SNCF interjette appel au motif que la société prestataire de service n'a pas pris les dispositions nécessaires afin d'assurer la descente de la voyageuse en toute sécurité. Elle réfute tout dysfonctionnement ou anomalie affectant le fonctionnement de la porte du train.

La société prestataire quant à elle affirme que la SNCF est tenue à une obligation de sécurité envers ses voyageurs. Elle ne peut donc pas s'exonérer de sa responsabilité en la lui transférant. De surcroît, la société prestataire affirme qu'elle n'a commis aucune faute puisqu'elle a appuyé sur le bouton « coup de poing » pour bloquer la porte du train. L'accident s'est produit en raison du dysfonctionnement de cette porte.

La cour d'appel confirme le jugement du tribunal judiciaire tant sur l'appel en garantie de la SNCF que sur la responsabilité de la société prestataire. De plus, les juges estiment que la SNCF pouvait agir contre le prestataire quand bien même la passagère n'a pas agi contre ce dernier sur le fondement de la responsabilité délictuelle. Son raisonnement se déroule en deux temps.

\* Tout d'abord, elle était amenée à se prononcer sur le point de savoir si le règlement 1371/2007 du 23 octobre 2007 pouvait s'appliquer à la société prestataire.

L'appel en garantie formé par la SNCF était en effet fondé sur le règlement 1371/2007 du 23 octobre 2007. Mais comme l'explique la cour d'appel, ce règlement s'applique uniquement aux entreprises de transport ferroviaire. La SNCF ne pouvait dès lors agir à l'encontre de la société prestataire, qui prend en charge des voyageurs handicapés ou à mobilité réduite et qui n'a donc pas la qualité de transporteur ferroviaire, sur le fondement du règlement.

L'appel en garanti de la SNCF devait donc reposer sur un autre fondement. Un contrat a été signé entre les deux parties, en vertu duquel la société prestataire s'engage en cas de manquement à ses obligations, à garantir la SNCF de tout recours qui pourrait être exercé contre lui par un client. C'est donc ce contrat qui sert de fondement à la SNCF pour agir en garantie afin de faire payer le prestataire qui aurait manqué à ses obligations contractuelles à son égard.

\* La Cour d'appel de Paris étudie ensuite les différentes missions de la société prestataire afin d'établir ou non sa responsabilité.

Le prestataire doit en particulier moduler et adapter sa prestation au cas par cas afin d'atteindre le résultat attendu tel que défini dans le cahier des charges, c'est-à-dire la prise en charge des personnes handicapées ou à mobilité réduite depuis le ou les points de rendez-vous désignés en gare, l'accès aux quais, l'accès à la place dans les voitures des trains qui desservent la gare et inversement. Ainsi, il est tenu à une obligation de résultat.

L'obligation de résultat constitue une « *obligation par laquelle le débiteur promet au créancier d'accomplir de façon certaine une prestation à son profit* »<sup>18</sup>. Il promet d'obtenir un résultat déterminé, de sorte que sa responsabilité sera engagée sur le simple constat que ce résultat n'est pas atteint, sauf à établir que sa défaillance résulte d'une cause étrangère.

Cette notion d'obligation de résultat est à distinguer de celle d'obligation de moyens qui est une « *Obligation par laquelle le débiteur promet au créancier de mettre en œuvre tous les moyens dont il dispose pour parvenir au résultat envisagé, sans cependant promettre son obtention* »<sup>19</sup>.

L'article 1231-1 du Code civil dispose que le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison

---

<sup>18</sup> PORCHY-SIMON. S., *Droit des obligations* 2024, HyperCours, Dalloz, 16<sup>ème</sup> ed., 2023. p15. §31.

<sup>19</sup> PORCHY-SIMON. S., *op. cit.*, p15. §31.

du retard dans l'exécution, s'il ne justifie pas que l'exécution a été empêchée par la force majeure.

En l'espèce, il s'avère que la passagère est tombée suite à la fermeture de la porte sur son épaule.

Procédant à un examen minutieux des faits, la cour d'appel constate que le prestataire a respecté l'ensemble de ses obligations. Or, selon les déclarations de la passagère, ce dernier est arrivé à la gare muni d'un fauteuil roulant, a attendu que les passagers descendent et a actionné le bouton « coup de poing » pour bloquer la porte pendant 3 minutes. Il a donc correctement exécuté sa mission. Le dommage résulte de la défaillance de la porte de train. C'est à cause de la fermeture intempestive de la porte en raison d'un réglage insuffisant de la fermeture automatique, malgré l'utilisation du bouton « coup de poing », que l'accident a eu lieu. Pour éviter cet accident, la SNCF aurait dû contrôler le réglage des portes en amont.

La cour d'appel en déduit que la SNCF est l'unique responsable de cet accident. Étant donné qu'elle ne peut pas solliciter le prestataire pour la garantir des condamnations prononcées contre elle, elle doit indemniser seule, la passagère de son préjudice en application des règles de responsabilité civile.

On notera que l'originalité de la décision est d'être relative aux rapports entre la SNCF et le prestataire intervenu à sa demande. En ce qui concerne ses rapports avec la passagère elle-même, les choses sont plus simples : cette dernière est indemnisée directement par le biais du règlement européen, très protecteur des voyageurs ferroviaires.

## A. Lawuy

### *b) Transport aérien*

Des précisions quant aux conditions de l'indemnisation des passagers en cas de retard de vol

#### **Cass. civ. 1<sup>ère</sup>, 29 mars 2023, n° 22-13.743**

Un arrêt rendu par la Première chambre civile de la Cour de cassation le 29 mars 2023<sup>20</sup> illustre les conditions de l'indemnisation des passagers en cas de retard de vol.

Les faits étaient les suivants, un couple et leurs enfants ont acheté des billets d'avion à un transporteur aérien. L'avion a décollé avec 3h30 de retard. Ils décident donc de demander une indemnisation au transporteur aérien sur le fondement du règlement n° 261/2004 du Parlement européen et du conseil du 11 février 2004<sup>21</sup>.

Le jugement déboute le couple de sa demande. Il retient pour cela qu'aucune indemnisation forfaitaire n'est prévue en cas de retard d'un vol aérien.

---

<sup>20</sup> Sur lequel, v. également RTD com. 2023. 438, obs. B. Bouloc ; Énergie, environnement, infrastructures n° 10, oct. 2023, comm. 82, obs. R. Ktorza

<sup>21</sup> Règl 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, et abrogeant le règlement CE 295/91.

Les passagers au contraire invoquent la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne *Sturgeon* du 19 novembre 2009<sup>22</sup> et *Nelson* du 23 octobre 2012<sup>23</sup> pour soutenir qu'ils ont le droit à une indemnisation.

Dans ces deux arrêts, la Cour de justice de l'Union européenne interprète le règlement. Dans un premier temps, elle explique la définition du retard de vol puis, dans un second temps elle admet que, même si le règlement ne prévoit aucune indemnisation en cas de retard de vol, une telle indemnisation peut être accordée lorsque le retard est important, dans les mêmes conditions qu'en cas d'annulation de vol. Le transporteur peut ainsi s'exonérer de toute obligation d'indemnisation si le retard est dû à une circonstance extraordinaire.

La cour de cassation casse et annule le jugement de première instance, elle s'appuie pour cela sur l'article 5 déterminant les conséquences de l'annulation d'un vol, l'article 6 évoquant l'obligation d'assistance du transporteur aérien en cas de retard de vol, et l'article 7 qui précise les conditions de l'indemnisation des passagers, et décide, conformément aux arrêts *Sturgeon* et *Nelson*, donc, que les passagers d'un vol retardé doivent être indemnisés lorsqu'ils subissent lors de ces vols un retard de trois heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue par le transporteur aérien.

Cette décision, il est vrai, ne constitue en rien une illustration. Une décision en ce sens avait déjà été rendue le 17 février 2021<sup>24</sup>. Elle illustre en toute hypothèse la faveur de la jurisprudence, tant française qu'euro-péenne, à l'égard des voyageurs aériens. La Cour de cassation avait par exemple déjà retenu dans un arrêt du 21 octobre 2020, que le voyageur n'avait pas à prouver sa présence à l'enregistrement pour être indemnisé du retard.<sup>25</sup>

**Inès Dewaele et Margot Lecarpentier**

## Du juge compétent pour prononcer une indemnisation en cas de retard de vol

### **Cass. civ. 1<sup>ère</sup>, 9 nov. 2022, n° 21-11.304<sup>26</sup>**

La première chambre civile de la Cour de cassation a également rendu une décision le 9 novembre 2022<sup>27</sup> traitant du retard d'un vol aérien. Cependant, dans cet arrêt, ce n'est pas la question de l'indemnisation des passagers qui est soulevée, mais celle de la compétence des juridictions françaises.

Les faits sont les suivants, un couple agissant en leur nom personnel et au nom de leurs enfants mineurs a saisi d'une demande d'indemnisation pour retard important le tribunal d'instance du lieu de départ de leur vol en France. Toutefois, le transporteur aérien a soulevé l'incompétence des juridictions françaises.

---

<sup>22</sup> CJUE, 19 nov. 2009, aff. C-402/07, *Sturgeon (Cts) c/ Condor Flugdienst GmbH (Sté)*, D. 2010. 1461, note G. Poissonnier et P. Osseland.

<sup>23</sup> CJUE, 23 oct. 2012, *Nelson*, aff. C-581/10 et C-629/10.

<sup>24</sup> Cass. civ. 1<sup>ère</sup>, 17 févr. 2021, n° 19-21.362.

<sup>25</sup> Cass. civ. 1<sup>ère</sup>, 21 oct. 2020, n° 19-13.016.

<sup>26</sup> Sur lequel, v. aussi, GPL du 7 mars 2023, n° GPL446s5, p. 4, obs. J.-A. Lévy ; GPL du 22 nov. 2022, n° GPL 442t1, p. 25, obs. C. Berlaud.

<sup>27</sup> Cass. civ. 1<sup>ère</sup>, 9 nov. 2022, n°21-11.304.

La Cour d'appel décide que la juridiction du lieu d'embarquement n'est pas compétente. Elle refuse pour cela d'appliquer l'article 46 du code de procédure civile, qui prévoit qu'est compétent la juridiction du lieu d'embarquement en matière d'action en responsabilité contre le transporteur aérien. Selon elle, ce sont les articles R.322-2 et R.321-1 du code de l'aviation civile, qui dérogent à la disposition générale de l'article 46 du code de procédure civile, qui sont applicables à l'action en dommages-intérêts engagée contre la compagnie aérienne et ils ne prévoient pas la compétence du lieu d'embarquement.

Mais son arrêt est censuré : pour la Cour de cassation, les dispositions invoquées par la Cour d'appel n'étaient pas applicables à l'action des passagers fondée sur le règlement n° 261/2004, du 11 février 2004<sup>28</sup>. Il fallait donc déterminer la juridiction compétente en application de l'article 46 du code de procédure civile, qui permet de saisir le juge du lieu d'embarquement.

Cet arrêt est donc décisif, car il pose un facteur de rattachement alternatif en matière de règle de conflit de juridiction en ce qui concerne l'indemnisation d'un passager aérien en admettant que le tribunal compétent en matière d'indemnisation des passagers d'un vol aérien est le tribunal du lieu d'embarquement.

La responsabilité du transporteur aérien relève normalement de la convention de Montréal du 28 mai 1999<sup>29</sup>. Lorsque la responsabilité est régie par la convention de Montréal, c'est le code de l'aviation civile qui désigne en principe le tribunal compétent, mais selon la Cour de cassation en l'espèce, nous sommes face à une action en responsabilité particulière : il résulte de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne dans des arrêts du 9 juillet 2009<sup>30</sup>, du 19 novembre 2009<sup>31</sup> et du 23 octobre 2012<sup>32</sup>, que le règlement du 11 février 2004 instaure un régime de réparation standardisée et immédiate des préjudices que constituent les désagréments dus aux retards, lequel s'inscrit en amont de la Convention de Montréal et, partant est autonome par rapport au régime issu de celle-ci.

La Cour de cassation en déduit que ce ne sont pas les articles R.322-2 et R.321-1 du code de l'aviation civile qui déterminent le juge compétent. Dans cette décision, l'article 6 §1 du règlement Bruxelles I bis<sup>33</sup> n'est pas applicable, car le défendeur n'était pas domicilié dans un État membre de l'Union européenne. Il fallait donc s'en remettre aux règles de droit international privé françaises, en l'occurrence à la règle générale de l'article 46 du code de procédure civile, qui désigne comme compétent le tribunal du lieu d'exécution, en l'occurrence le lieu d'embarquement.

Cette décision confirme ainsi une solution adoptée antérieurement, notamment dans une décision du 22 février 2017<sup>34</sup>, dans laquelle le règlement de Bruxelles I a cette fois prévalu, le défendeur étant lui-même domicilié sur le territoire de l'Union européenne. Elle ne peut qu'inciter le plaideur à la prudence quant il s'agira de choisir quel tribunal saisir.

**Inès Dewaele et Margot Lecarpentier**

---

<sup>28</sup> *Précit.*

<sup>29</sup> Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999.

<sup>30</sup> CJUE, 9 juill. 2009, C-204/08.

<sup>31</sup> CJUE, 19 nov. 2009, C-402/07, C-432/07.

<sup>32</sup> CJUE, 23 oct. 2012, C-581/10 et C-629/10.

<sup>33</sup> Art 6§1, règl UE n° 1215/2012., 12 déc 2012.

<sup>34</sup> Cass, civ 1<sup>ère</sup>, 22 févr. 2017, n° 15-27.809.

- **À propos de l'indemnisation des passagers en cas de refus d'embarquement**

**CJUE, 8e ch., 6 oct. 2022, aff. C-436/21, Flightright GmbH c/ American airlines Inc., ECLI:EU:C:2022:762**

**Cass. civ. 1<sup>ère</sup>, 29 mars 2023, n° 22-10.342**

La Cour de justice de l'Union européenne a rendu le 6 octobre 2022, un arrêt dit « Flightright »<sup>35</sup>, qui, lui aussi, s'exprime sur la demande d'indemnisation d'un passager d'un vol aérien.

Les faits sont les suivants, une passagère avait, par l'intermédiaire d'une agence de voyage, pris un billet d'avion électronique aller-retour comprenant plusieurs escales, cependant elle ne possédait qu'un billet unique avec un numéro unique, prévoyant un seul transporteur aérien. Or, l'un des vols prévus par ce billet avait pris un retard de plus de 4h. La passagère demande donc devant les juridictions allemandes le versement d'indemnités forfaitaires pour ce retard au transporteur aérien sur le fondement de l'article 7 du règlement n° 261/2004, du 11 février 2004.

La demande d'indemnisation est rejetée par les juges du fond. Elle forme alors un recours en révision devant la Cour fédérale de justice allemande, laquelle a renvoyé une question préjudicielle à la Cour de justice de l'Union européenne. Il s'agissait de déterminer la notion de « vol avec correspondance » prévue par le règlement du 11 février 2004. Cela avait pour intérêt de savoir si dans les faits la passagère entrait dans le champ d'application des vols avec correspondances, pour déterminer la bonne indemnisation.

La Cour de justice de l'union européenne, admet que le vol avec correspondance couvre une opération de transport composée de plusieurs vols, assurés par des transporteurs aériens effectifs distincts qui ne sont pas liés par une relation juridique particulière, lorsque ces vols ont été combinés par une agence de voyages ayant facturé un prix total et émis un billet unique pour cette opération, de sorte qu'un passager au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre et victime d'un retard important à l'arrivée à la destination du dernier vol peut se prévaloir du droit à indemnisation au titre de l'article 7 de ce règlement.

\* Cette position est reprise par la Cour de cassation dans un arrêt du 29 mars 2023<sup>36</sup>, qui permet d'éclairer le champ d'application du règlement du 11 février 2004 et de donner une définition à la notion de « vol avec correspondance ».

Les faits étaient les suivants : une passagère dispose d'une réservation pour un vol aller-retour avec plusieurs transporteurs aériens différents. Le vol est effectué dans un premier temps par un premier transporteur aérien puis dans un second temps par le second transporteur aérien. Le second transporteur aérien a refusé l'embarquement de la passagère au motif qu'elle n'avait pas de carte d'embarquement pour celui-ci. Le transporteur aérien a fait procéder à son acheminement vers une autre localité par un autre vol, mais elle est arrivée à destination avec un retard de 6h05.

---

<sup>35</sup> CJUE, 6 oct. 2022, aff C-436/21, Flightright, ECLI:EU:C:2022:762 ; RTD Eur. 2023. 537, obs. L. Grard ; D. 2022. 2349, note P. Dupont et G. Poissonnier ; JT 2022, n° 258, p. 14, obs. Xavier Delpech.

<sup>36</sup> Cass. civ. 1<sup>ère</sup>, 29 mars 2023 n° 22-10.342 ; JT 2023, n° 266, n° 17, obs. X. Delpech ; RTD com. 2023. 437, obs. X. Delpech.

En 2020, la passagère demande la condamnation du transporteur aérien au paiement de l'indemnité forfaitaire prévu en cas de refus d'embarquement du règlement CE n° 261/2004 du parlement européen et du conseil du 11 février 2004, ainsi que des dommages et intérêts pour le manquement de ce transporteur à l'obligation d'information prévue par l'article 14 de ce dernier.

Cet article dispose en effet que le transporteur aérien possède une obligation d'informer les passagers du vol de leurs droits, notamment pour ce qui est des droits en cas de retard, annulation ou refus d'embarquement. Il a également l'obligation d'informer de leur droit d'indemnisation, les passagers de vols retardés, annulés ou victimes de refus d'embarquement.

Le tribunal condamne le transporteur aérien et fait droit à la demande de la passagère, parce qu'il n'y avait pas de preuve que le transporteur aérien avait correctement informée la passagère, du fait qu'elle avait l'obligation de se présenter à nouveau à l'enregistrement, pour obtenir une autre carte d'embarquement. Le second transporteur, fait grief au jugement de le condamner à payer à la passagère la somme de 600 euros au titre de l'indemnisation forfaitaire pour refus d'embarquement.

Dans cet arrêt, la Cour rejette le pourvoi du transporteur aérien. Elle rappelle dans un premier temps, le champ d'application du règlement<sup>37</sup> puis dans un second temps la définition du refus d'embarquement<sup>38</sup>.

En effet, aux termes de l'article 3 paragraphe 2 sous a) du règlement du 11 février 2004, ce règlement s'applique à condition que les passagers disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et se présentent à l'enregistrement, sauf en cas d'annulation. En outre, dans son article 2 sous j), il définit le refus d'embarquement comme étant le refus de transporter des passagers sur un vol, bien qu'ils se soient présentés à l'embarquement. Le règlement émet une exception en énonçant que le refus d'embarquement est autorisé s'il est raisonnablement justifié de refuser l'embarquement, notamment pour des raisons de santé, de sûreté ou de sécurité, ou de documents de voyages inadéquats. Elle fait ensuite référence à l'arrêt *Flightright* rendu par la CJUE en 2022<sup>39</sup>.

La Cour de cassation rejette le pourvoi formé par le transporteur aérien, au motif qu'il n'y avait pas de preuve que la passagère ait été informée de l'obligation de se rendre une seconde fois à un guichet, demander une troisième carte d'embarquement. Elle admet également que la passagère entre dans le champ d'application du refus d'embarquement défini par le règlement du 11 février 2004, en conséquence la passagère peut se prévaloir du droit d'indemnisation, c'est pourquoi la Cour de cassation condamne le transporteur aérien au dépens.

Encore une fois, cette décision témoigne de la volonté de la Cour et du droit européen, de protéger le passager d'un vol aérien, mais cette fois-ci par le biais de l'obligation d'information du transporteur aérien.

Par l'analyse de cette décision du 29 mars 2023, on peut voir que la Cour de cassation est quelque peu sévère envers les transporteurs aériens concernant leur obligation d'information. Par conséquent elle est très protectrice des voyageurs.

**Inès Dewaele et Margot Lecarpentier**

---

<sup>37</sup> Règl CE n° 261/2004 du Parlement européen et du conseil du 11 févr. 2004.

<sup>38</sup> L'article 2, sous j) du règlement n° 261/2004 donne une définition du refus d'embarquement.

<sup>39</sup> CJUE, 6 oct. 2022, *Flightright*, C-436/21 *précit*.

- **Le décès inopiné du copilote n'est pas une circonstance extraordinaire au sens du règlement du 11 février 2004**

**CJUE, 11 mai 2023, aff. C-156/22 à 158/22, TAP Portugal c/ Flightright GmbH et Myflightright GmbH**

Ces dernières années, la Cour de justice de l'Union européenne est confrontée à une problématique récurrente qui est celle de délimiter le champ d'application des circonstances extraordinaires permettant à un transporteur aérien de s'exonérer de sa responsabilité en application de l'article 5, paragraphe 3 du règlement n°21/2004 du 11 février 2004<sup>40</sup>. Elle a eu l'occasion de confirmer sa position sur cette notion dans un arrêt récent du 11 mai 2023 dans les affaires C-156/22 à C-158/22<sup>41</sup>.

Avant toute chose, il convient de rappeler qu'en la matière, le principe reste l'indemnisation des passagers et ce dans un objectif de protection des droits de ces derniers, comme cela est rappelé au considérant 13 du règlement n°261/2004<sup>42</sup>. Néanmoins, ce principe connaît des exceptions. Celles-ci se manifestent en présence de circonstances dites "extraordinaires" au sens du considérant 14 du règlement n°261/2004 du 11 février 2004.

L'arrêt objet de cette annotation relate un récit bien connu de la jurisprudence aérienne et qui n'est pas sans susciter la controverse. Il s'agit d'un vol pour Lisbonne (Portugal) devant être assuré par une compagnie aérienne portugaise le 19 juillet 2019, et dont le départ était prévu pour 6h05 à l'aéroport de Stuttgart (Allemagne), vol qui devait acheminer les passagers jusqu'à Lisbonne (Portugal). Toutefois, deux heures avant le départ, aux environs de 4h15, le copilote de l'aéronef est retrouvé mort sur son lit d'hôtel. Bouleversé par cette tragique nouvelle, l'ensemble de l'équipage s'est déclaré incapable de quitter le sol allemand, si bien que le vol est annulé. Un équipage de remplacement est envoyé par la compagnie aérienne depuis Lisbonne à 11h25. Il arrive à l'aéroport de Stuttgart à 15h20. Cela permet aux passagers d'être acheminés à Lisbonne par un vol de remplacement parti à 16h40.

Les passagers ayant cédé leurs droits à deux sociétés spécialisées dans l'assistance juridique des passagers aériens, ces sociétés sollicitent une indemnisation pour l'annulation du vol initial sur le fondement du règlement n°261/2004 du 11 février 2004, qui a pour objet d'établir 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. La compagnie aérienne refuse d'indemniser les passagers conformément à leurs demandes. Elle invoque que le décès inopiné du copilote constituait une circonstance extraordinaire qui exonère le transporteur aérien de son obligation d'indemnisation.

Par conséquent, les sociétés introduisent une demande d'indemnisation au titre de l'article 7, paragraphe 1 dudit règlement qui prévoit une indemnisation à hauteur de 250€ pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins. La juridiction allemande condamne dans un premier temps la compagnie aérienne à verser cette indemnisation. Elle estime que le décès

---

<sup>40</sup> PE et Cons. UE, règl. n° 261/2004, 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, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91, art. 5, § 3.

<sup>41</sup> CJUE, 11 mai 2023, aff. C-156/22 à 158/22, *TAP Portugal c/ Flightright GmbH et Myflightright GmbH*.

<sup>42</sup> règl. n° 261/2004, cons 13.

imprévisible et soudain d'un membre de l'équipage ne constitue pas un événement extérieur car il relève d'un risque inhérent au transport aérien. La juridiction allemande n'ayant pas fait droit à sa demande, la compagnie aérienne interjette appel. Face aux divergences jurisprudentielles et au flou juridique qui règne sur cette notion de « circonstances extraordinaires », le juge allemand se tourne vers la CJUE par la voie préjudicielle.

Le juge européen est donc confronté à la question de savoir si l'annulation inopinée d'un vol, peu avant le départ, en raison du décès ou de la maladie d'un membre de l'équipage ayant satisfait aux examens médicaux, constitue une circonstance extraordinaire propre à exonérer le transporteur selon l'article 5 § 3 du règlement n° 261/2004.

La Haute juridiction européenne se prononce dans un sens qui sera favorable aux passagers. Elle soutient que la gestion des absences du personnel aérien, qu'elles soient programmées ou imprévues, est inhérente à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien. En clair, il appartient à la compagnie, maîtresse de son personnel, de gérer les absences de celui-ci. Ainsi, d'après la CJUE, les mesures relatives au personnel du transporteur aérien, telles que celles relatives à la planification des équipages et des horaires de travail du personnel, relèvent bien de l'exercice normal des activités de ce dernier. Dès lors, un décès si tragique soit-il, ne peut être distingué de l'hypothèse dans laquelle un vol ne peut être assuré en raison de l'absence d'un membre du personnel tombé malade de manière inopinée. La CJUE n'opère donc pas de distinction entre la maladie et le décès, dès lors qu'ils mènent tous deux à l'absence du membre de l'équipage requis. En clair, une compagnie aérienne qui est confrontée à ce genre de difficulté doit savoir les surmonter. Dans son point 24, la Cour revient sur les prétentions de la compagnie aérienne qui soutient que le co-pilote décédé a pleinement satisfait aux examens médicaux réguliers prescrits par la réglementation applicable<sup>43</sup>. Selon elle, cela n'a aucune incidence sur l'issue de l'affaire. Et pour cause, le décès comme la maladie peuvent survenir à n'importe quel moment, cela ne dépend que du hasard, une donnée qui reste inconnue. Le juge européen poursuit en précisant que c'est l'absence même et non la cause médicale précise de cette absence qui constitue un événement inhérent à l'exercice normal de l'activité de ce transporteur de sorte que ce dernier doit s'attendre à la survenance de tels imprévus dans le cadre de la planification de ses équipages et des horaires de travail de ceux-ci.

La Cour européenne distingue deux conditions cumulatives pour admettre la présence de « circonstance extraordinaire » : l'événement doit être étranger à l'activité du transporteur, et il doit échapper à sa maîtrise. C'est ce qui a été jugé dans un arrêt de la CJCE le 22 décembre 2008, affaire C-529/07<sup>44</sup> dans lequel le juge européen a précisé que si l'une de ces conditions manquait à l'appel, la deuxième ne devait pas être examinée. C'est exactement cette jurisprudence qui a été appliquée dans l'arrêt commenté, dans lequel la CJUE considère que la planification des équipages et des horaires relève de la seule responsabilité de la compagnie et n'est donc pas indépendante de l'activité du transporteur. La première condition n'étant pas respectée, la Cour évince donc la deuxième condition sur la maîtrise de l'événement qui échappe à la compagnie. En effet, elle reprend l'appréciation des juges du tribunal de Nürtingen selon laquelle le transporteur aérien doit se porter garant de l'aptitude au vol et de la disponibilité de son personnel.

On trouve d'ailleurs une liste non exhaustive de circonstances extraordinaires qui n'auraient pu être évitées, même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises aux

---

<sup>43</sup> CJUE, 11 mai 2023, n°s C-156/622 à 158/22, pt 24.

<sup>44</sup> CJCE, 22 déc. 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07 ; CJUE, 17 avr. 2018, *Krüsemann e.a.*, C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17 et C-290/17 à C-292/17.

considérants 14 et 15 du règlement<sup>45</sup>. Cette liste apparaît comme un guide pour la CJUE lorsque cette dernière apprécie les critères de qualification des circonstances dites « extraordinaires ». La CJUE peut dès lors se référer à cette liste qui est un élément permettant de jauger ces critères. Ainsi, de telles circonstances peuvent résulter : d'une instabilité politique, de conditions météorologiques incompatibles, de risques liés à la sécurité, de défaillances imprévues pouvant l'affecter et de grèves impactant le trajet.

La CJUE évoque par ailleurs au sein de son point 18 l'arrêt *AirHelp* rendu le 23 mars 2021<sup>46</sup>. Dans cet arrêt était en cause l'annulation d'un vol en raison de la grève des pilotes de la compagnie aérienne au Danemark, en Suède et en Norvège. Il sera jugé que l'annulation du vol en raison de la grève entamée à l'appel d'un syndicat du personnel d'un transporteur aérien effectif dans le respect des conditions édictées par la législation nationale ne relève pas de la notion de circonstance extraordinaire.

En effet, dans ces deux arrêts elle affirme que selon une jurisprudence constante de la Cour, « la notion de circonstances extraordinaires, au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004<sup>47</sup>, désigne des événements qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à la maîtrise effective de celui-ci, ces deux conditions étant cumulatives et leur respect devant faire l'objet d'une appréciation au cas par cas ».

En France, la Cour de cassation s'est déjà prononcée sur cette notion de circonstances extraordinaires. La Haute Juridiction française adopte la même lecture des dispositions en cause. En effet, dans un arrêt *Air India* du 5 février 2020<sup>48</sup> rendu par la Cour de cassation, il est question d'un passager qui avait réservé un billet d'avion depuis Paris à destination de New-Delhi, vol opéré par la compagnie aérienne qui aurait dû décoller le 12 août 2017 à 22h00 mais qui en raison de l'état de santé du pilote nécessitant une hospitalisation d'urgence a été reporté au lendemain, le 13 août 2017 à 16h30 avec plus de 18h00 de retard. Les passagers de ce vol ont fait valoir leur droit à une indemnisation prévue par le règlement n°261/2004<sup>49</sup>. La Cour de cassation estime que la maladie ou l'indisponibilité soudaine du pilote pour des raisons médicales n'est pas une circonstance extraordinaire.

C'est une interprétation stricte qui est faite de la notion de circonstances extraordinaires. Cela tient à un objectif de protection des passagers qui représentent la partie faible de cette relation transporteur aérien/client et la volonté de faciliter leur indemnisation. À cet égard, la Cour rappelle le considérant 1 du règlement n°261/2004 relatif à un niveau élevé de protection des passagers<sup>50</sup>. Ainsi, comme toute exception à la règle, elles sont encadrées et appréciées de manière concise par les juges.

Cette décision peut d'ailleurs sembler sévère pour le transporteur aérien qui se voit alors obligé de prévoir constamment un équipage prêt à intervenir en cas d'absence ou de maladie d'un membre et ainsi remplir son obligation professionnelle, à savoir assurer le vol prévu. Mais

---

<sup>45</sup> PE et Cons., règl. n° 261/2004, 11 févr. 2004, cons 14 et 15.

<sup>46</sup> CJUE, 23 mars 2021, n° C-28/20, *Airhelp*, pt 18 : Dalloz actualité, 8 avr. 2021, obs. X. Delpech ; GPL 25 mai 2021, n° GPL422b7, note P. Dupont et G. Poissonnier.

<sup>47</sup> règl. n° 261/2004, art. 5, § 3.

<sup>48</sup> Cass. 1re civ., 5 févr. 2020, n° 19-12.294, ECLI:FR:CCASS:2020:C100113, *Sté Air India c/ M. D., F-PBI*.

<sup>49</sup> règl. n° 261/2004, 11 févr. 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, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 : JOCE L 36, 8 févr. 1991.

<sup>50</sup> règl. n° 261/2004, 11 févr. 2004, cons 1.

elle traduit l'objectif d'assurer l'indemnisation des passagers et ainsi faire supporter le risque d'impossibilité d'exécuter le vol à la compagnie aérienne.

*Rania Immouni et Calypso Canonne*

## 5. Hébergements touristiques (...)

La location saisonnière type AIRBNB : une réglementation de plus en plus contraignante

**Cass. civ. 3<sup>e</sup>, 15 févr. 2023, n° 22-10.187**

Dans les zones touristiques, l'accès au logement devient de plus en plus difficile du fait du développement des locations saisonnières et des résidences secondaires, cela amenant à une pénurie de logements à titre d'habitation principale. Par ailleurs, la fin de la crise sanitaire, couplée à l'inflation, amène la population à vouloir partir en vacances, mais à moindre prix.

En France, la location de meublés touristiques est encadrée par la loi et réglementée pour assurer le respect des normes de qualité, de sécurité et de concurrence. Pour lutter contre la prolifération des locations meublées à des fins touristiques, l'article L. 631-7 du code de la construction et de l'habitation (CCH) considère cette pratique comme un changement d'usage, exigeant une autorisation. Cet article dispose que " *Constituent des locaux destinés à l'habitation toutes catégories de logements et leurs annexes, y compris les logements-foyers, logements de gardien, chambres de service, logements de fonction, logements inclus dans un bail commercial, locaux meublés donnés en location dans les conditions de l'article L. 632-1*" et vient par ailleurs préciser que " *Le fait de louer un local meublé destiné à l'habitation de manière répétée pour de courtes durées à une clientèle de passage qui n'y élit pas domicile constitue un changement d'usage au sens du présent article*". Ces dispositions s'appliquent aux communes de plus de 200 000 habitants. Conformément à l'article L631-7-1 du même code, cette demande de changement d'usage doit être faite auprès du maire de la commune dans laquelle est situé l'immeuble. Un règlement municipal<sup>51</sup> approuvé par le Conseil de Paris lors de sa séance des 15 au 17 décembre 2021 soumet ainsi les mises en location à une autorisation préalable délivrée par la maire de Paris dans le but de préserver les habitations destinées aux habitants de la capitale face à la diminution de l'offre locative et la hausse du coût des logements. Les sanctions en cas de non-respect de cette disposition figurent à l'article L. 651-2 du CCH, qui prévoit des amendes civiles allant jusqu'à 50 000 € par local transformé sans autorisation.

Un arrêt rendu le 15 février 2023<sup>52</sup> par la Cour de cassation précise le domaine de cette sanction : s'applique-t-elle également au locataire qui sous-loue un local meublé destiné à l'habitation en méconnaissance de ces dispositions ?

En l'espèce, une SAS (la propriétaire) avait mis en location un bien au profit d'une SARL (la locataire), spécialisée dans la location d'appartements meublés pour des durées limitées. Le

---

<sup>51</sup> Règlement municipal fixant les conditions de délivrance des autorisations de changement d'usage de locaux d'habitation et déterminant les compensations en application de la section 2 du chapitre 1<sup>er</sup> du titre III du livre VI du Code de la construction et de l'habitation adopté le 15/12/2021 par le Conseil de Paris et publié au Bulletin officiel du 6 janvier 2022

<sup>52</sup> Cass. civ. 3<sup>e</sup>, 15 févr. 2023, n° 22-10.187, publié.

contrat prévoyait que le locataire pouvait sous-louer le logement de manière temporaire. La SARL avait par la suite sous-loué le local de manière répétée à une clientèle de passage qui n'y élisait pas domicile. La municipalité a assigné la propriétaire et la locataire en paiement d'une amende civile pour avoir changé l'usage du bien loué en le louant de "manière répétée pour de courtes durées à une clientèle de passage n'y élisant pas domicile".

La locataire contestait sa condamnation en faisant valoir que la sous-location était permise par le bail, et que c'était donc au propriétaire d'obtenir l'autorisation nécessaire. Cependant, selon la Cour d'appel, la locataire ne pouvait pas demander à être garantie de sa condamnation par le bailleur, parce qu'il appartenait à la locataire de se mettre en conformité avec la loi et que le bailleur a respecté ses obligations, notamment au titre de son obligation de délivrance.

Les questions posées à la Cour étaient celles de savoir si la locataire pouvait être condamnée au paiement d'une amende civile pour avoir sous-loué un local meublé destiné à l'habitation en méconnaissance des dispositions de l'article L. 631-7 du code de la construction et de l'habitation ; et si ce même locataire pouvait agir contre son bailleur pour obtenir qu'il soit condamné à le garantir des condamnations prononcées contre lui.

La Cour de cassation approuve la Cour d'appel d'avoir considéré que l'avenant au contrat de location, selon lequel le bailleur aurait garanti la licéité de « la location meublée de courtes durées », ne pouvait exonérer le preneur de sa responsabilité. Le locataire était donc tenu de s'assurer lui-même d'obtenir les autorisations requises. La Cour de cassation ajoute que le preneur ne pouvait pas demander au bailleur de le garantir des condamnations prononcées contre lui en se prévalant d'un manquement, par ce dernier, à son obligation de délivrance conforme. En l'espèce, le contrat de location laissait toute latitude au preneur pour mettre en place une location conforme aux textes. De ce fait, le preneur ne pouvait pas s'exonérer de sa responsabilité sur ce fondement.

La Haute juridiction rejette alors le pourvoi formé par la locataire, en estimant que le locataire qui sous loue un local meublé destiné à l'habitation, avec l'accord de son bailleur mais en ne prenant pas en compte les dispositions du Code de la construction et de l'habitation, à savoir la nécessité d'obtenir l'autorisation de la municipalité, est passible d'une condamnation civile. Pour ce faire, elle fait une interprétation littérale de l'article L 651-2 du Code de la construction qui vise « *toute personne qui enfreint la réglementation sur le changement d'usage des locaux d'habitation* ».

On comprend qu'il incombait à la locataire de solliciter l'autorisation de ce changement d'usage auprès de la mairie. Même si une clause insérée par le bailleur garantissait la légalité de la location meublée à court terme, l'absence de demande d'autorisation engage ainsi la responsabilité de la locataire, qui doit être condamnée au paiement d'une amende civile. De ce fait, la locataire engage sa propre responsabilité si elle exerce une activité sans autorisation, ne pouvant rejeter sa propre négligence sur le bailleur.

La solution se combine mal avec une décision antérieure dans laquelle le propriétaire d'un appartement destiné à un usage résidentiel avait été assigné au paiement d'une amende civile<sup>53</sup>. Cette assignation faisait suite à la location répétée de son logement à une clientèle de passage pour des durées courtes, en violation des dispositions de l'article L. 631-7 du CCH. La Cour de cassation, considère que le propriétaire devait obtenir une autorisation administrative avant de signer un bail autorisant la sous-location temporaire à une clientèle de passage qui n'y élit pas domicile et qu'il s'expose à une condamnation au paiement d'une amende civile, telle que prévue par l'article L. 651-2 du même code s'il ne le fait pas. C'était donc le bailleur

---

<sup>53</sup> Cass. civ. 3<sup>e</sup>, 12 juill. 2018, 17-20.654, publié.

qui était condamné en 2018, là où c'est le sous-locataire en 2023, ce qui ne manque pas d'interpeler.

La différence pourrait provenir vient du fait que, dans l'affaire jugée en 2023, la locataire était une professionnelle de la location immobilière.

Quoi qu'il en soit, cette décision, sévère pour le sous-locataire, se révèle être justifiée au regard de l'intérêt qu'elle poursuit : le locataire avait la responsabilité de mettre en place une location conforme aux dispositions légales en opérant une déclaration préalable auprès de la municipalité. Des décisions avaient déjà été rendues à propos de la location saisonnière, mais davantage axées sur la sous location du logement social qui constituait une faute grave<sup>54</sup>, ou encore sur les sanctions de la sous-location illicite d'un logement conventionné<sup>55</sup>.

On remarquera que la sévérité de la Cour ne s'étend pas à l'intermédiaire immobilier qui a pour activité la mise à disposition des biens meublés donnés en location. Il a en effet été jugé que cet intermédiaire ne peut pas être condamné au paiement de l'amende prévue par l'article L. 651 du CCH lorsque ces locations touristiques de courtes durées sont consenties au mépris de l'autorisation administrative préalable<sup>56</sup>.

Cependant, cette volonté d'endiguer la location saisonnière sera sûrement remise en cause très prochainement, avec l'arrivée imminente des Jeux Olympiques 2024 à Paris. La ville souhaite accueillir le plus grand nombre de visiteurs possible, et par conséquent, elle se montrera peut-être plus souple avec les pratiques de location saisonnière, pour satisfaire à son objectif d'attractivité pendant cet événement attirant les quatre coins du monde.

**Chloé Pilon**

## **6. Tourisme collaboratif (...)**

### **B. Aménagement des espaces à vocation touristique (...)**

---

<sup>54</sup> Cass. civ. 3<sup>e</sup>, 22 juin 2022, AJCT 2022. 654.

<sup>55</sup> Cass. civ. 3<sup>e</sup>, 22 juin 2022, FS-B, n° 21-18.612.

<sup>56</sup> Cass. civ. 3<sup>e</sup>, 9 nov. 2022, n° 21-20.464.