

Paris, le 15 mai 2020

---

## Décision du Défenseur des droits n°2020-126

---

### Le Défenseur des droits,

Vu l'article 71-1 de la Constitution du 4 octobre 1958 ;

Vu la loi organique n° 2011-333 du 29 mars 2011 relative au Défenseur des droits ;

Vu le décret n° 2011-904 du 29 juillet 2011 relatif à la procédure applicable devant le Défenseur des droits ;

Vu la Convention internationale relative aux droits des personnes handicapées du 13 décembre 2006, notamment son article 2 ;

Vu le règlement 1371/2007 du 23 octobre 2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, notamment ses articles 2 et 23 ;

Vu le code civil ;

Vu le code des transports ;

Vu la loi n° 2008-496 du 27 mai 2008 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de la lutte contre les discriminations, notamment ses articles 1<sup>er</sup> et 2 ;

Vu l'arrêté du 29 août 2016 fixant la liste des points d'arrêt ferroviaires prioritaires ainsi que des points d'arrêt complémentaires en application des articles D. 1112-9 et D. 1112-12 du code des transports et portant approbation du schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée des services ferroviaires nationaux ;

Saisi par l'avocat général près la première chambre civile de la Cour de cassation d'une demande d'observations dans le cadre du pourvoi déposé par la société A, et du pourvoi

incident déposé par Monsieur X, à l'encontre de l'arrêt de la cour d'appel de Z en date du 27 juin 2019, ayant déclaré A responsable d'une atteinte à la dignité de Monsieur X lors de l'exécution d'un contrat de transport et l'ayant condamné, à ce titre, à lui verser la somme de 5 000 € à titre de dommages et intérêts et la somme de 2 000 € sur le fondement des dispositions de l'article 700, 1° du code de procédure civile ;

Décide de présenter les observations suivantes devant la première chambre civile de la Cour de cassation.

**Jacques TOUBON**

---

**Observations devant la première chambre civile de la Cour de cassation dans le cadre de l'article 33 de la loi organique n°2011-333 du 29 mars 2011**

---

**Pourvoi n°19-18.786**

---

**Les faits et la procédure**

1. Monsieur X est une personne handicapée motrice qui se déplace exclusivement en fauteuil roulant. Il est usager régulier de la société S, tant dans le cadre de ses études universitaires que de ses activités associatives ou de loisirs.
2. Lors de ses trajets, Monsieur X a été confronté à des difficultés pour accéder ou circuler à l'intérieur des trains, notamment pour aller aux toilettes ou à la voiture-bar. Par courrier en date du 5 août 2016, l'intéressé a mis en demeure la société B, de remédier à ces difficultés en affrétant des trains répondant aux normes d'accessibilité, lui permettant d'accéder à l'ensemble des services présents à bord des trains. Monsieur X a également sollicité de la société B le versement d'une somme de 20 000 euros au titre de dommages et intérêts en réparation des préjudices subis lors des différents trajets en train effectués.
3. Le 2 décembre 2016, la société B a rejeté sa demande au motif que toutes les obligations légales auraient été respectées.
4. Monsieur X a introduit un recours en annulation de cette décision auprès du tribunal administratif de Z, le 23 décembre 2016. Cette requête a fait l'objet d'un désistement, le 2 août 2017, la société B ayant soulevé une exception d'incompétence dans son mémoire en défense du 23 mai 2017.
5. Par exploit du 1<sup>er</sup> septembre 2017, Monsieur X a assigné la société B devant le tribunal de grande instance de Z aux fins d'indemnisation de son préjudice, à hauteur de 20 000 euros au titre de dommages et intérêts, au motif que la société B aurait manqué à ses obligations en matière d'accessibilité de ses équipements de transport aux personnes en situation de handicap.
6. Le tribunal de grande instance de Z a débouté Monsieur X de l'ensemble de ses demandes et l'a condamné aux dépens de l'instance, au motif notamment que ;
  - Monsieur X n'avait pas recouru au service dédié à l'accès aux trains et à l'assistance aux personnes en situation de handicap,
  - les obligations légales pesant sur la société B, concernant la mise en accessibilité des trains, avaient été respectées,
  - les dispositions du règlement 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations de voyageurs ferroviaires n'étaient que partiellement applicables, certaines de celles-ci bénéficiant d'un délai expirant en 2024 pour leur application directe en droit interne.
7. Monsieur X a interjeté appel de ce jugement devant la cour d'appel de Z. Par arrêt en date du 27 juin 2019, celle-ci a infirmé le jugement du tribunal de grande instance de Z, déclaré recevable l'action de Monsieur X en responsabilité contractuelle, déclaré la société B responsable, lors de l'exécution du contrat de transport, d'une atteinte à la dignité de l'intéressé et a condamné la société B à verser à Monsieur X les sommes de 5 000 euros à titre de dommages et intérêts et 2 000 euros au titre de l'article 700,

1° du code de procédure civile. La cour d'appel de Z a cependant débouté Monsieur X de sa demande visant à voir juger que la société B aurait manqué à ses obligations légales en matière d'accessibilité de ses équipements de transport aux personnes en situation de handicap.

8. La société B a formé un pourvoi contre l'arrêt de la cour d'appel de Z devant la première chambre civile de la Cour de cassation. Monsieur X a présenté également un pourvoi incident contre cet arrêt, tendant à faire constater par la Cour de cassation que la société B aurait bien manqué à ses obligations légales en matière d'accessibilité.
9. C'est dans le cadre du pourvoi formé par la société B et du pourvoi incident formé par Monsieur X que la Cour de cassation a présenté au Défenseur des droits une demande visant à recueillir ses observations, sur le fondement de l'article 33 de la loi organique n° 2011-333 du 29 mars 2011.

### **Analyse juridique**

10. Le pourvoi formé par la société A (venue aux droits de l'établissement public industriel et commercial de B depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020) et le pourvoi incident, formé par Monsieur X, ont deux objets parallèles, vis-à-vis de la solution adoptée par la cour d'appel de Z.
11. La société A, critique le raisonnement suivi par la cour d'appel en ce que celle-ci a jugé que le contrat de transport de voyageurs implique pour le transporteur ferroviaire, en sus de l'obligation de résultat quant à l'arrivée à la destination et à l'heure convenue, une « *obligation générale de soins* » et d'assurer « *un transport dans des conditions normales d'hygiène, de sécurité et de confort* ». La cour d'appel a ainsi déduit que l'impossibilité d'accéder aux toilettes du train, pour Monsieur X, constitue non seulement « *une atteinte à la dignité* » de l'intéressé, mais également « *un manquement à l'obligation de la société A d'assurer un transport dans des conditions normales d'hygiène* », qui lui a causé un préjudice.
12. Par son pourvoi incident, Monsieur X critique la solution adoptée par la cour d'appel en tant que celle-ci l'a débouté de sa demande visant à voir juger que A avait manqué à ses obligations légales en matière d'accessibilité de ses équipements de transport aux personnes en situation de handicap. L'intéressé soutient notamment que les dispositions légales et réglementaires permettant de déroger à l'application directe de certaines dispositions du règlement 1371/2007 du 23 octobre 2007 n'auraient pas été adoptées.

### **Assistance à bord en application de l'article 23 du règlement 1371/2007 du 23 octobre 2007 et du contrat de transport**

13. Le pourvoi formé par A est principalement dirigé contre la mise à la charge du transporteur d'une « *obligation générale de soins* », au titre des obligations incluses implicitement au sein du contrat de transport conclu entre A et le voyageur transporté, cette obligation revêtant une portée particulière à l'égard des voyageurs en situation de handicap, qui peuvent rencontrer des obstacles, du fait de leur manque d'autonomie, à bénéficier de « *toutes les prestations annexes au contrat de transport* », tel l'accès aux toilettes du train durant le trajet.
14. La société A estime en effet dans son mémoire ampliatif que la cour aurait violé l'article 1135 du code civil en ajoutant cette obligation au contrat de transport.
15. A l'inverse, Monsieur X, dans son mémoire en défense, estime ce moyen de cassation non fondé en indiquant que cette obligation relèverait des « *obligations contractuelles*

*élémentaires en termes d'hygiène et de soins* », qui seraient contenues de manière implicite au sein de l'obligation de sécurité qui s'impose au transporteur, obligation de résultat reconnue dès 1911 par la Cour de cassation (Cass. Civ., 21 novembre 1911, D. P. 1913, I, 249).

Il n'appartient pas au Défenseur des droits d'apprécier si le moyen de cassation présenté par A est fondé ou non, mais d'apporter, dans le cadre de la demande d'observations présentée par la Cour de cassation, un éclairage sur le litige au regard des missions qui lui ont été confiées par la loi organique n° 2011-333 du 29 mars 2011.

16. L'institution est très régulièrement saisie de réclamations de personnes en situation de handicap qui se plaignent de l'impossibilité d'accéder aux toilettes, qu'il s'agisse des grandes lignes ou des trains régionaux. Un collectif d'usagers d'une ligne de train a ainsi saisi le Défenseur des droits de la décision prise par l'organisme F de supprimer les toilettes des nouvelles rames, en raison des difficultés que cette configuration des trains provoque chez certains usagers atteints de troubles de santé, notamment les personnes en situation de handicap.
17. Par ailleurs, l'institution a également été alertée sur les difficultés d'accès aux toilettes adaptées aux PMR situées dans les voitures de première classe des TGV. À la suite de l'intervention du Défenseur des droits au soutien de la réclamation d'un voyageur en situation de handicap moteur n'ayant pu accéder aux toilettes d'un TGV sur le trajet P-L au motif qu'il était porteur d'un billet de seconde classe, la société B a rappelé à l'ordre son personnel en réaffirmant que ces équipements doivent être à la disposition de tous les voyageurs en situation de handicap, quel que soit le tarif du billet détenu.
18. Dans ce cadre, le Défenseur des droits relève que la violation de cette « *obligation générale de soins* » et l'assurance « *d'un transport dans des conditions normales d'hygiène, de sécurité et de confort* », que la cour d'appel met à la charge de A, constitue le fondement d'une atteinte à la dignité de Monsieur X, qui n'a pu être en mesure d'accéder notamment aux toilettes du train lors de ses fréquents trajets entre P et Z. La violation de cette obligation implicite fonde ainsi la condamnation de A à réparer le préjudice subi par Monsieur X.
19. Cette « nouvelle » obligation contractuelle, mise à la charge de A, est à mettre en parallèle de la portée des stipulations du règlement 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

20. En effet, le tribunal de grande instance comme la cour d'appel ont refusé de faire droit à un argument central, développé par Monsieur X, tendant à voir reconnaître l'applicabilité directe des stipulations de l'article 23 de ce règlement, relatif à l'obligation d'assistance à bord des trains des voyageurs en situation de handicap.
21. Cet article stipule : « *Assistance à bord. Sans préjudice des règles d'accès visées à l'article 19, paragraphe 1, les entreprises ferroviaires fournissent gratuitement une assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, à bord du train et lors de l'embarquement et du débarquement. Aux fins du présent article, on entend par assistance à bord les efforts faits, dans la mesure du raisonnable, pour permettre à une personne handicapée ou à une personne à mobilité réduite d'avoir accès aux mêmes services à bord du train que ceux dont bénéficient les autres voyageurs si son handicap est tel ou sa mobilité est réduite à un point tel qu'elle ne peut avoir accès à ces services de façon autonome et sûre* ».
22. Le règlement n° 1371/2007 est d'effet direct dès son entrée en vigueur, intervenue partiellement le 3 décembre 2009. Il prévoit, cependant, une possibilité de dérogation pour l'entrée en vigueur de certaines de ses dispositions, parmi lesquelles l'article 23. Ce différé d'application, soumis à l'adoption par les États membres de mesures explicites en ce sens, est prévu pour une durée maximale de quinze ans, soit jusqu'au 3 décembre 2024<sup>1</sup>.
23. Le tribunal comme la cour d'appel ont ainsi jugé que l'article 23 du règlement 1371/2007 faisait toujours l'objet d'un différé d'application et n'était donc pas opposable à A.
24. Monsieur X a cependant relevé dans son pourvoi incident que les dérogations prévues par l'article 2 du règlement, n'auraient jamais été adoptées explicitement par le gouvernement, à l'exception de l'article L. 2151-2 du code des transports qui avait prévu une première période de dérogation de cinq ans, qui a pris fin le 4 décembre 2014. Monsieur X estime donc que l'article 23 aurait acquis un effet direct dès cette date en droit interne.
25. La société A estime à l'inverse que l'adoption du Schéma directeur d'accessibilité des services ferroviaires nationaux – Agenda d'accessibilité programmée (SDNA-Ad'Ap) élaboré par la société S et adopté par arrêté du 29 août 2016, en application de l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 ratifiée par la loi n° 2015-988 du 5 août 2015, en prorogeant de neuf ans, soit jusqu'en 2024, la mise en œuvre des obligations d'accessibilité des services ferroviaires, aurait implicitement procédé à la prorogation simultanée des délais concernant notamment l'article 23 du règlement 1371/2007.

---

<sup>1</sup> Il est à noter que le règlement 1371/2007 est actuellement en cours de refonte, un accord ayant été trouvé au Conseil de l'Union Européenne le 2 décembre 2019 sur les propositions présentées par la Commission européenne. Ce projet prévoit notamment de rendre l'article 23 concernant l'assistance à bord directement applicable, sans possibilité de dérogation, afin de renforcer les droits des voyageurs en situation de handicap et ainsi de respecter pleinement les dispositions de la CIDPH dans le cadre du contrat de transport ferroviaire.

26. Sur ce point, le Défenseur des droits relève que le SDNA-Ad'Ap ne mentionne, au titre des obligations générales d'assistance à mettre progressivement en œuvre, que l'assistance en gare, à mettre très rapidement en œuvre, l'assistance à bord et plus spécifiquement un cas d'assistance à bord en cas d'urgence, dans le cadre du service *dédié à l'accessibilité*<sup>2</sup>.
27. Dès lors, il n'apparaît pas au Défenseur des droits que l'adoption du SDNA-Ad'Ap puisse être de nature à satisfaire aux stipulations du règlement 1371/2007 permettant à un État membre d'accorder, « *selon des modalités transparentes et non discriminatoires* »<sup>3</sup>, une dérogation à l'applicabilité directe des articles 22 à 24, et notamment de l'article 23 concernant l'assistance à bord.
28. Il est par ailleurs constant que les décrets prévus par l'article L. 2151-2 du code des transports permettant d'étendre la durée des dérogations d'application n'ont pas été adoptés par le gouvernement.
29. Il n'appartient pas au Défenseur des droits de trancher sur l'applicabilité directe de l'article 23 du règlement n°1371/2007 du 23 octobre 2007, office qui relève du juge du fond. Il est toutefois constant que le tribunal de grande instance comme la cour ont retenu une absence d'effet direct de ces dispositions, sans que le raisonnement tenu apparaisse pleinement convaincant.
30. En tout état de cause, à supposer l'absence d'applicabilité directe de l'article 23 du Règlement n° 1371/2007 du 23 octobre 2007 établie, il apparaît qu'une obligation d'assistance à l'égard des voyageurs en situation de handicap incombe à A à un double titre : d'une part, comme le juge la cour d'appel, en application de ses obligations contractuelles de « *soins et de transport dans des conditions normales d'hygiène, de sécurité et de confort* » et, d'autre part, en application de son obligation d'aménagement raisonnable à l'égard des personnes handicapées.

### **Assistance à bord et obligation d'aménagement raisonnable**

31. Aux termes de la Convention internationale relative aux droits des personnes handicapées (CIDPH), ratifiée par la France et entrée en vigueur le 23 mars 2010, « (...) *La discrimination fondée sur le handicap comprend toutes les formes de discrimination, y compris le refus d'aménagement raisonnable* ».
32. Monsieur X s'est prévalu, tant en première instance qu'en appel, de l'application de la CIDPH. Mais le tribunal de grande instance, comme la cour d'appel, en ont écarté l'application directe, en estimant que ces textes mettaient uniquement des obligations à la charge des États.

---

<sup>2</sup> SDNA – Ad'Ap, juin 2016, p. 33 : « *Un centre d'appels dédié aux personnes handicapées et à mobilité réduite a été créé à cet effet. Ses principales missions sont : [...] - Réserver et bénéficier d'un accueil et d'un accompagnement en gare et si nécessaire, dans le train, ou bien réserver et organiser le transport de substitution. En cas de difficulté pendant son voyage, le client handicapé et à mobilité réduite peut joindre la ligne Urgence Accessibilité par téléphone ou par SMS* ».

[https://www.accessibilite.A.com/IMG/pdf/sdna\\_ad\\_ap\\_2016.06.30\\_accessible.pdf](https://www.accessibilite.A.com/IMG/pdf/sdna_ad_ap_2016.06.30_accessible.pdf)

<sup>3</sup> Article 2 § 4 du règlement 1371/2007 du 23 octobre 2007 : « *Sauf en ce qui concerne les dispositions visées au paragraphe 3, un État membre peut, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, octroyer une dérogation pendant une période ne dépassant pas cinq ans, renouvelable deux fois pour une période maximale de cinq ans à chaque fois, à l'application des dispositions du présent règlement en ce qui concerne les services ferroviaires intérieurs de transport de voyageurs* ».

33. Or, comme le précise le Comité des droits des personnes handicapées des Nations-Unies (CRPD) dans son observation générale n° 6 sur l'égalité et la non-discrimination, l'obligation d'aménagement raisonnable est, au même titre que la non-discrimination dont elle fait partie intégrante, d'application immédiate. Elle impose « *l'obligation légale positive d'apporter un aménagement raisonnable qui consiste en une modification ou un ajustement nécessaire et approprié lorsque cela est requis dans une situation donnée pour que la personne handicapée puisse jouir de ses droits ou les exercer* »<sup>4</sup>.
34. L'obligation d'aménagement raisonnable est distincte du dispositif légal et réglementaire tendant à la mise en accessibilité des matériels roulants, à laquelle le Défenseur des droits ne conteste pas que A se soit conformée, notamment par l'élaboration du SDNA-Ad'Ap adopté par l'arrêté du 29 août 2016. En effet, l'obligation d'aménagement raisonnable a pour but de permettre aux personnes en situation de handicap de pouvoir accéder aux mêmes droits, services et prestations que les autres personnes, lorsque notamment une impossibilité technique ne permet pas la mise en accessibilité d'un ouvrage<sup>5</sup>.
35. La Cour européenne des droits de l'homme (CEDH) considère ainsi que l'article 14 de la Convention européenne des droits de l'homme, qui prohibe les discriminations, doit être lu à la lumière des exigences de la CIDPH relatives aux aménagements que les personnes en situation de handicap sont en droit d'attendre, aux fins de se voir assurer « *la jouissance ou l'exercice, sur la base de l'égalité avec les autres, de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales. De tels aménagements raisonnables permettent de corriger les inégalités factuelles qui, ne pouvant être justifiées, constituent une discrimination* » (CEDH, 23 février 2016, « Çam c. Turquie », n°51500/08).
36. La question de savoir si le refus de mettre en place des « *aménagements raisonnables* » est constitutif d'une discrimination, au sens des articles 225-1 et suivants du code pénal, a été tranchée par la chambre criminelle de la Cour de cassation en 2006. Dans cette affaire, la Cour de cassation a considéré que les motifs de sécurité invoqués par l'exploitant d'un cinéma pour refuser de réaliser des travaux simples afin de permettre l'accès de l'établissement aux personnes handicapées, n'étaient pas démontrés. En conséquence, selon la Cour, il y a lieu de considérer ce refus « d'aménagement raisonnable » comme caractérisant, en réalité, l'intention de l'exploitant de refuser l'accès du cinéma aux personnes handicapées (Cass. Crim., 20 juin 2006, « Société Hellucha », n°15-85-888).

---

<sup>4</sup> Le Défenseur des droits relève, au surplus, une similitude sémantique entre les stipulations de l'article 23 du règlement 1371/2007 et les dispositions de la CIDPH : « [...] *on entend par assistance à bord les efforts faits, dans la mesure du raisonnable, pour permettre à une personne handicapée ou à une personne à mobilité réduite d'avoir accès aux mêmes services à bord du train que ceux dont bénéficient les autres voyageurs* [...] ».

<sup>5</sup> Observation générale n°6 du Comité des droits des personnes handicapées des Nations-Unis (CRPD) sur l'égalité et la non-discrimination du 26 avril 2018 : « *Les obligations relatives aux aménagements raisonnables diffèrent de celles relatives à l'accessibilité. [...] Du fait qu'elle est une obligation ex nunc, l'obligation de procéder à des aménagements raisonnables doit être respectée dès le moment où une personne handicapée doit accéder à des situations ou des environnements non accessibles, ou veut exercer ses droits* » (Point 24).

<http://docstore.ohchr.org/SelfServices/FilesHandler.ashx?enc=6QkG1d%2FPPrICAqhKb7yhsnbHatvuFkZ%2Bt93Y3D%2Baa2qtJucAYDOCLUtyUf%2BrfiOZEwOabCmoV99OyjLW1Fv3DpfpRc0bi7R%2BnPNjWloQuPVGo5IzxbmaWI9xdlzwmc5q>



37. Par ailleurs, le refus d'aménagement raisonnable est également susceptible de constituer une discrimination en application de la loi n°2008-496 du 27 mai 2008. En effet, selon l'article 2.3° de la loi du 27 mai 2008, modifié par la loi n°2016-1547 du 18 novembre 2016 : « *Toute discrimination directe ou indirecte fondée sur un motif mentionné à l'article 1er [notamment le handicap] est interdite en matière [...] d'accès aux biens et services ou de fourniture de biens et services* ».
38. Bien que l'obligation d'aménagement raisonnable ne soit pas expressément mentionnée dans la loi du 27 mai 2008, elle découle de l'interdiction générale des discriminations prévue par la loi et est donc, à ce titre, d'application immédiate, ainsi que le rappelle le Comité des droits des personnes handicapées des Nations Unies<sup>6</sup>.
39. En outre, l'article 4 de la loi du 27 mai 2008 prévoit un régime probatoire spécifique qui repose sur le principe de l'aménagement de la charge de la preuve : « *Toute personne qui s'estime victime d'une discrimination directe ou indirecte présente devant la juridiction compétente les faits qui permettent d'en présumer l'existence. Au vu de ces éléments, il appartient à la partie défenderesse de prouver que la mesure en cause est justifiée par des éléments objectifs étrangers à toute discrimination. Le juge forme sa conviction après avoir ordonné, en cas de besoin, toutes les mesures d'instruction qu'il estime utiles* ».
40. Ainsi, le fait pour la société A de refuser une assistance à une personne en situation de handicap pour lui permettre d'accéder aux prestations offertes à bord du train, peut être considéré comme discriminatoire si elle n'est pas en mesure de justifier, par des éléments objectifs, que cette assistance constitue une charge disproportionnée<sup>7</sup>.
41. En l'espèce, s'agissant de l'accès aux toilettes lors d'un trajet en train d'une certaine durée (P-Z), il n'apparaît pas qu'une assistance ponctuelle de Monsieur X par un agent la société S présent à bord revête ce caractère disproportionné, dans la mesure où cette assistance consiste en un accompagnement de la personne jusqu'aux toilettes. Dès lors, il apparaît au Défenseur des droits que A était bien débiteur d'une obligation d'assistance, au titre de l'aménagement raisonnable, d'un voyageur en situation de handicap souhaitant accéder aux toilettes au cours de son trajet, cette assistance n'ayant pas le caractère d'une charge disproportionnée ou indue, ce nonobstant le respect par A des obligations légales et réglementaires relatives à la mise en accessibilité du matériel roulant.

---

<sup>6</sup> Ibid., point 23 : « [...] *Les aménagements raisonnables font partie intégrante du devoir d'application immédiate de non-discrimination qui est d'application immédiate dans le contexte du handicap. Les aménagements raisonnables consistent notamment à rendre les installations et informations existantes accessibles à la personne qui présente un handicap, à modifier l'équipement, à réorganiser les activités, à modifier la planification du travail, à ajuster le matériel d'apprentissage et les stratégies d'enseignement, à ajuster des procédures médicales et à faciliter l'accès au personnel de soutien, sans charge disproportionnée ou indue [...]* ».

<sup>7</sup> « La « charge disproportionnée ou indue » est à comprendre comme une seule et même notion, qui fixe une limite à l'obligation d'apporter un aménagement raisonnable. Les deux qualificatifs doivent être considérés comme synonymes, puisqu'ils renvoient à la même idée, à savoir que la demande d'aménagement raisonnable doit être examinée en tenant compte du fait qu'une charge excessive ou injustifiable peut peser sur la partie qui apporte l'aménagement », Ibid., point 25.

42. En outre, ce caractère disproportionné ou indu ne pourrait être invoqué, dans le cas où A se verrait reconnaître responsable d'une obligation d'assistance, au titre de l'obligation générale de soins intégrée au contrat de transport.

Telles sont les observations que le Défenseur des droits entend porter à la connaissance et soumettre à l'appréciation de la première chambre civile de la Cour de cassation.

**Jacques TOUBON**