

N° 3945 - Conflit négatif

Société PACIFICA / Société Nationale des Chemins de fer Français

Séance du 10 mars 2014.

Conclusions du Commissaire du Gouvernement.

Le 16 juin 2008 M. Joël L. était mortellement blessé par un train alors qu'il franchissait les voies ferrées sur un passage aménagé et signalisé à cet effet pour les voyageurs ou usagers de la gare S.N.C.F. de PORT-VENDRES (66) , aucun autre passage souterrain ou passerelle n'étant disponible.

La Compagnie d'assurance "PACIFICA" prenait en charge l'indemnisation des ayants droit de la victime et se retournait contre la S.N.C.F. et R.F.F. devant la juridiction civile, sur le fondement de la "garde" du train (article 1384 du code civil) et de la faute quasi-délictuelle (article 1382, 1383 du même code), du fait de la vitesse excessive du convoi circulant dans une gare de voyageurs mais également de l'insuffisance des aménagements de l'ouvrage public ayant contribué à l'accident mortel.

Par une ordonnance non contestée du 23 septembre 2010, le Juge de la mise en état du T.G.I. de Perpignan se déclarait incompétent pour examiner la totalité des demandes présentées au motif principal que, sur la faute, M. L. était au temps de l'accident, usager non contractuel d'un ouvrage public dont le fonctionnement régulier était en cause et, implicitement, au motif que l'acte introductif d'instance de la société "PACIFICA" n'aurait pas visé les dispositions de la loi du 31 décembre 1957 portant notamment attribution de compétence de plein droit aux juridictions civiles pour tous les accidents de véhicules (Ordonnance page 3).

Par jugement du 1^{er} février 2013, le Tribunal administratif de Montpellier, saisi de l'entier contentieux, statuait sur les seuls chefs de défaut d'entretien normal d'un ouvrage public et faute dans l'exercice des pouvoirs de police ferroviaire en les écartant, mais se déclarait incompétent pour connaître des conclusions de la société PACIFICA contre la SNCF sur le terrain de la faute comme des demandes reconventionnelles de la SNCF, en application de l'article 1^{er} de la loi du 31 décembre 1957.

C'est sur le fondement de ce **conflit négatif d'attribution de compétence** que la Société PACIFICA a régulièrement et légitimement saisi votre Tribunal.

Les deux ordres juridictionnels ont en effet été saisis d'une **demande identique, ayant le même fondement juridique, soutenue par les mêmes parties** et se sont **l'un et l'autre déclarés incompétents pour en connaître** au sens de l'article 17 du décret du 26 octobre 1849, nonobstant les affirmations contraires de la SNCF en son mémoire du 3 mars 2014 page 3.

Il vous revient donc d'arbitrer sur la compétence.

*

La position soutenue par le Juge de la mise en état du T.G.I de Perpignan qui, le premier, a décliné sa compétence suivant son ordonnance du 23 septembre 2010 est difficilement soutenable dans la mesure où elle fait artificiellement abstraction du texte fondateur de la loi du 31 décembre 1957 mais aussi, tout aussi substantiellement, de la Jurisprudence affirmée de la seconde Chambre civile de la Cour de Cassation qui connaît, de longue date de ce contentieux comme de l'analyse concomitante de votre Tribunal sur la notion même de véhicule.

L'absence de référence explicite, dans les écritures de la société "PACIFICA", à l'article 1^{er} de la loi du 31 décembre 1957 ne pouvait pas conduire le Juge à en écarter l'application puisqu'il ne s'agissait pas de transgresser l'interdiction posée par l'article 16 du Code de Procédure civile (alinéas 2 et 3) en substituant au moyen d'une des parties un autre moyen évoqué d'office et non contradictoirement débattu, mais de rappeler, comme l'a d'ailleurs fait ce magistrat, le texte qui fonde cette compétence spécifique des juridictions civiles (article 12 alinéa 2 du code de procédure et civile).

Lors même que la demanderesse avait nettement précisé le fondement juridique de son action placée sur le terrain de la garde du convoi ferroviaire et de la faute civile de la SNCF du fait de la vitesse excessive du train, **le Juge "se devait d'examiner les faits sous tous leurs aspects juridiques, conformément aux règles de droit qui leur sont applicables", voire même "d'expliciter le fondement juridique de la demande dont il était saisi" et de "vérifier, même d'office, que les conditions d'application de la loi étaient remplies"** (Cass. Com. 31 mars 1981, Bull. Civ. IV n°169, Cass. Com. 26 octobre 1993, Bull. Civ. IV n° 365, Cass. Civ 2 18 mars 1975, Bull. Civ II n° 96, Cass. Civ 1, 6 mars 2013, G.P.24-25 mai 2013, p. 29).

Le Magistrat civil ne pouvait plus, dès lors, et sans modifier l'objet du litige, nourrir le moindre doute sur les critères réguliers de sa saisine à cet égard, contrairement aux indications de la SNCF en son mémoire page 4.

*

En aurait-il conservé, au fond, que la lecture de vos décisions parmi les plus récentes sur la notion même de véhicule au sens de la loi du 31 décembre 1957 l'aurait pleinement rassuré.

Votre **décision T.C. 26 juin 2006, GAEC de Campoussin n° C 3510** l'aurait

déjà convaincu de sa légitimité à statuer qui retient que “les dommages causés par un véhicule quelqu’il soit, relèvent légalement de la compétence du Juge judiciaire”.

Mais c’est de votre **décision du 2 juin 2008, Madame Halima DERGAM / SNCF n° 3619**, qu’il aurait tiré la meilleure garantie de sa légitimité à statuer. Cette décision retient en effet :” que la loi du 31 décembre 1957 s’applique aux dommages qui sont le fait d’un véhicule appartenant à la SNCF ou placé sous sa garde, tel un train et à ceux qui sont imputables à l’un de ses agents chargés de conduire ce train ou associé à sa conduite”

Le décès de M. L. résultait à l’évidence du choc avec un train conduit par un agent de la SNCF et circulant sur son propre réseau.

Il convient d’observer que cette jurisprudence trouvera de nouveaux champs d’application dans le cadre de l’ouverture à la concurrence des transports ferroviaires qui voit d’ores et déjà, pour le “fret”, des opérateurs privés, nationaux ou étrangers, assurer l’acheminement de convois ferroviaires avec leurs propres personnels et engins de traction.

Mais s’il fallait au Magistrat civil se convaincre de plus belle de sa légitimité à statuer, la Jurisprudence acquise de la Cour de Cassation était là pour étayer son raisonnement sur le terrain de la faute ou de la garde .

De 2003 à 2013, nous avons relevé six décisions de même ordre, issues de la 2^{ème} chambre civile de la Cour de cassation qui toutes statuent dans des contentieux opposant la SNCF voire la RATP à ses usagers, voyageurs ou simples curieux, au regard d’accidents de convois ferroviaires.

Trois de ces espèces visent l’abondant contentieux des “passages à niveau”, qu’ils soient dits gardés ou non gardés avec le plus souvent, en exergue, la question de la force majeure liée au comportement de la victime dont se prévalent les exploitants:

- **Civil 2, 23 juin 2003 pourvoi n° G 00-14.980**, consorts SELLAS-MARTINEZ / SNCF (piéton franchissant un passage à niveau signalé fermé et heurté par un autorail),

- **Civil 2, 5 avril 2007 et 10 novembre 2009, pourvois n° K 06-10.797 et K 08-20.971** consorts PINTADO / SNCF, (automobiliste franchissant un passage à niveau signalé fermé et heurté par un train) dans lequel la Cour retient avec les premiers juges “ qu’il est établi que le train roulant a heurté la voiture et est donc l’instrument du dommage”.

- il convient de signaler une toute dernière espèce que vient d’évoquer la même Chambre civile le 26 février 2014, (en délibéré au 27 mars 2014), **consorts PASQUIER / SNCF sur une décision de la Cour d’Appel de CHAMBERY du 12 juillet 2012** qui a retenu la force majeure au profit de l’exploitant sur un franchissement délibéré de

passage à niveau non gardé, en présence d'un train visible et s'étant signalé de manière sonore.

Trois autres espèces visent des accidents survenus sur le quai de gares, à l'embarquement ou à la descente des convois ferrés voire même hors de tout service au voyageur :

- **Civil 2 ,21 décembre 2006, pourvoi n° E 06-10.976**, Consorts BOULHACI / SNCF (voyageur survenant en retard sur le quai et se blessant en prenant le train en marche),

- **Civil 2, 22 octobre 2009, pourvoi n° K 08-20.166**, BENAMARA : R.A.T.P., (chute d'un voyageur à la descente du convoi qui le traîne sur plusieurs mètres),

- **Civil 2 , 4 juillet 2013, pourvoi n° J 12-23.562**, MIGNOT / SNCF, (piéton se trouvant assis au bord du quai d'une gare désaffectée et heurté par un train - faute de la victime et partage de responsabilité).

A contre-courant et pour un motif de droit parfaitement reconnu:

- **Civil 1, 20 mai 2009, pourvoi n° P 08-12.165**, DELVAR / SNCF, (chute d'une personne accompagnant un voyageur sur un quai de gare mal entretenu - compétence administrative reconnue sur le défaut d'entretien de l'ouvrage public - cassation sans renvoi),

Toutes ces espèce pouvaient, à ce niveau, conforter la réflexion du Magistrat civil saisi sur les critères de sa compétence liée à la circulation des trains considérés comme véhicules au sens de la loi du 31 décembre 1957.

A tous égards et compte tenu de ces précédents clairs, la question posée par la société PACIFICA à votre Tribunal appelle donc une réponse nette en faveur de la Juridiction judiciaire.

PAR CES MOTIFS NOUS CONCLUONS:

- que la juridiction judiciaire est compétente pour connaître du litige opposant la société PACIFICA à la **Société Nationale des Chemins de fer Français**

- à ce que vous déclariez nulle et non avenue l'ordonnance du Juge de la mise en état du T.G.I. de Perpignan du 23 septembre 2010 en tant qu'elle statue sur la demande de la société PACIFICA dirigée sur le fondement civil de la faute et de la garde contre la S.N.C.F. et renvoyiez la cause et les parties devant ce tribunal.

M. GIRARD, Commissaire du Gouvernement.

