

# AJDA

AJDA 2008 p. 1965

Les passages à niveau et la responsabilité de la SNCF

**Jean-Philippe Thiellay, Commissaire du gouvernement**

Le 10 juillet 1998, M. Choteau, agriculteur retraité alors au volant de son tracteur Massey Ferguson, s'est engagé un peu avant 10 h sur un passage à niveau à Landas, dans le Nord. N'ayant manifestement pas entendu, selon ses déclarations, le signal sonore, il s'est engagé trop tard et l'avant du tracteur, bloqué par l'abaissement de la barrière, a été pulvérisé par une locomotive. M. Choteau a été blessé et a passé deux semaines à l'hôpital. Quatre ans plus tard, l'intéressé s'est adressé au tribunal administratif pour rechercher la responsabilité de la SNCF et demander réparation des préjudices subis (remplacement du tracteur et frais médicaux principalement). Précisons immédiatement que Réseau ferré de France, propriétaire des passages à niveau en vertu de l'article 5 de la loi du 13 février 1997 (1), n'est pas en cause : contrairement à ce que fait valoir la SNCF dans ses dernières écritures, la SNCF, chargée de l'entretien des voies comme prestataire de RFF, peut voir sa responsabilité engagée du fait des défauts d'entretien de l'ouvrage (CE 26 févr. 2003, *M. Courson*, Lebon T. 950, 982, 991 et 1007  ; CE 10 juill. 2006, *SNCF*, n° 271828). L'action en responsabilité engagée à l'encontre de la SNCF par une victime usager non autorisé, et fondée sur le défaut d'entretien normal de l'ouvrage public constitué par la voie ferrée, relève de la compétence de la juridiction administrative (T. confl. 2 juin 2008, *M<sup>me</sup> Dergam c/ SNCF*, n° 3619).

Pour revenir à M. Choteau, il a été débouté en première instance, comme en appel, et il se pourvoit en cassation contre l'arrêt du 29 décembre 2005.

L'arrêt relève qu'il résulte de l'instruction et en particulier du procès-verbal de gendarmerie que les feux de signalisation fonctionnaient normalement quelques minutes après l'accident. M. Choteau n'apportant pas la preuve de l'existence d'un lien de causalité entre l'accident et le fonctionnement de l'ouvrage public constitué par le passage à niveau et ses accessoires, il n'est pas fondé à demander réparation à la SNCF. La cour écarte donc la responsabilité sur le fondement du défaut d'entretien normal de l'ouvrage et sur celui de la responsabilité sans faute encourue du fait des ouvrages exceptionnellement dangereux, en indiquant au surplus qu'un passage à niveau ne présente pas une telle caractéristique.

La cour a donc envisagé, en réponse aux moyens qui lui étaient présentés, deux régimes de responsabilité :

- le premier est le régime de droit commun applicable aux usagers d'un ouvrage public, ce qu'est la personne qui franchit un passage à niveau (CE 14 mars 1990, *Declerck*, Lebon T. 965  ) : quand l'usager établit que l'accident dont il a été victime a été causé par l'ouvrage, la responsabilité du maître de l'ouvrage est engagée sauf s'il apporte la preuve de l'entretien normal, la preuve d'une faute de la victime ou en cas de force majeure ;

- le second est le régime de la responsabilité au titre des risques créés par les ouvrages exceptionnellement dangereux, affirmée par l'arrêt d'assemblée du 6 juillet 1973, *Ministre de l'équipement c/ Dalleau* (Lebon 482  ), à propos d'une route nationale à la Réunion longeant une falaise instable.

1 - Dans son pourvoi, M. Choteau avance plusieurs moyens qui, à eux seuls, n'auraient pas justifié l'admission.

En premier lieu, il soutient que la cour devait répondre au moyen tiré de ce que le tribunal aurait commis une irrégularité en laissant sans réponse son argumentation relative au caractère exceptionnellement dangereux de l'ouvrage. Mais les mémoires d'appel ne

présentaient aucune argumentation portant sur l'irrégularité du jugement. La cour n'a pas non plus dénaturé le dossier en estimant implicitement que ce moyen n'était pas soulevé. Enfin, contrairement à ce qu'indique le requérant, les questions de motivation ne sont pas d'ordre public.

Ensuite, les juges d'appel n'ont pas dénaturé le procès-verbal de gendarmerie qui figure au dossier, en estimant qu'il établissait le bon fonctionnement des feux de signalisation.

Ce procès-verbal qui retrace l'audition de M. Choteau, dans les minutes qui ont suivi l'accident, mentionne que « pendant les constatations, un train est passé au passage à niveau ; les demi-barrières se sont fermées normalement, les feux se sont allumés et le signal sonore a retenti ».

Figure également au dossier un « rapport incident-accident de personne », non contesté, établi par la SNCF et rédigé à 9 h 45 qui atteste que le passage à niveau fonctionnait normalement à 9h58 et que la voie 2, puisqu'il y avait deux voies, est restée ouverte.

La cour n'a donc pas dénaturé les pièces du dossier en jugeant qu'il résultait de l'instruction et notamment du procès-verbal que les feux de signalisation fonctionnaient normalement « quelques minutes après ».

Enfin, même si les dangers présentés par les passages à niveau sont connus de tous, et en particulier de la SNCF et de Réseau ferré de France qui les remplacent petit à petit par des ponts, il n'est pas sérieusement envisageable de juger que les 17 000 ouvrages de ce type qui existent en France entrent dans le champ d'application de la jurisprudence *Ministre de l'équipement c/ Dalleau* sur les ouvrages exceptionnellement dangereux. Dans ce régime, le dommage doit apparaître comme continu dans le temps et non pas irrégulier, et doit être grave, en termes de fréquence des accidents notamment mortels.

En pure théorie, il n'est pas impossible de juger que les accidents sur les passages à niveau sont, la plupart du temps, gravissimes et qu'ils peuvent se passer tout au long de l'année, comme un triste accident l'a encore montré il y a quarante-huit heures en Loire-Atlantique, à nouveau pour un tracteur dont le conducteur est décédé. Mais, si M. Choteau fait valoir qu'il y aurait eu une soixantaine de morts en 1996 à cause de collisions sur des passages à niveau, il reste qu'aucune argumentation ne vise précisément le passage à niveau de Landas et sa configuration et qu'il n'est pas possible de juger que les usagers des passages à niveau sont, toujours, exposés à un risque d'une gravité exceptionnelle. La cour n'a donc pas commis d'erreur de qualification juridique, que vous contrôlez en cassation (CE sect. 5 juin 1992, *Ministre de l'équipement c/ Epoux Cala*, Lebon 225  ; AJDA 1992. 650  ; RFDA 1993. 67, concl. G. Le Chatelier ).

En outre, dans sa motivation, la cour a dénié cette qualification juridique par une motivation surabondante.

2 - Le quatrième moyen, très brièvement formulé, est plus sérieux. Il est tiré de l'erreur de droit dans la mise en oeuvre de la responsabilité du maître d'ouvrage à l'égard des usagers des ouvrages publics. M. Choteau fait grief à la cour d'avoir jugé qu'il n'apportait pas la preuve de l'existence du lien de causalité entre l'accident et le fonctionnement de l'ouvrage public. Or, dès lors qu'il n'est pas contesté que l'accident s'est passé sur un passage à niveau, le lien de causalité était établi.

L'arrêt est effectivement curieusement bâti sur ce point du raisonnement puisque la cour, en toute orthodoxie, aurait dû :

- rappeler le régime de responsabilité, qui est celui des usagers d'un ouvrage public ;
- relever que l'accident a manifestement eu lieu sur l'emprise de cet ouvrage ;
- dégager la SNCF de sa responsabilité, du fait de la preuve de l'entretien et du

fonctionnement normal du dispositif et à cause de la faute de la victime qui a avoué au gendarme ne pas avoir entendu le signal sonore à cause du bruit du moteur (v., pour l'application de ce raisonnement, de nombreuses jurisprudences, not. CE 22 avr. 1988, *SNCF c/ Terrassin*, n° 49564 ; CE 4 nov. 1998, *SNCF*, n° 170839, avec le principe que l'appréciation portée sur un défaut de signalisation qui constitue un défaut d'entretien est souveraine).

La cour ne pouvait donc pas juger que M. Choteau « n'apporte pas la preuve qui lui incombe du lien de causalité entre l'accident et le fonctionnement de l'ouvrage ». Elle a raisonné comme si, en l'absence de tout dysfonctionnement du système de signalisation ou de fermeture des barrières, le tracteur de M. Choteau s'était malgré tout engagé en partie sur la voie, provoquant ainsi l'accident, ce qui permettait de dénier tout lien entre l'ouvrage et le dommage.

Or, il est exact que l'on peut estimer que l'existence même du dispositif de sécurité, c'est-à-dire du passage à niveau, est en lien avec l'accident puisque, si le franchissement avait été possible par un pont, l'accident n'aurait pas eu lieu. Mais raisonner ainsi reviendrait à admettre une imputabilité systématique aux passages à niveau, dès qu'un accident se déroule sur leur emprise.

Toutefois, compte tenu en outre de la faible substance du moyen articulé devant vous, nous estimons qu'il s'agit là d'une maladresse de plume plus que d'une erreur de droit : la cour n'a commis aucune erreur de raisonnement ou de régime applicable et n'a pas fait peser sur la victime une obligation de preuve qui dépasse celle relative à l'existence du dommage. La cour a pris en considération les éléments de nature à démontrer la présomption de responsabilité, qui caractérise ce régime, et a estimé que la responsabilité du maître de l'ouvrage ne pouvait pas être engagée.

Si vous estimiez au contraire que la cour a commis une erreur de raisonnement, nous pensons que vous pourriez alors substituer en cassation un motif ne supposant l'appréciation d'aucun fait mais revenant à raisonner comme nous vous l'avons dit.

3 - Enfin, le dernier moyen est tiré de l'erreur de droit que la cour aurait commise en refusant d'engager la responsabilité sans faute de la SNCF. Etant d'ordre public, ce moyen est recevable, contrairement à ce que soutient la SNCF. Pour M. Choteau, la SNCF était responsable au sens de l'article 1384 du code civil les éléments qui ont causé les dommages (on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde).

Invoquant la jurisprudence de la Cour de cassation qui reconnaît que la SNCF est gardienne du train et, à ce titre, responsable des dommages causés aux personnes à la suite de collision (v., not., Civ. 2<sup>e</sup>, 17 mars 1986, Bull. civ. II, n° 40), le requérant souligne l'inopportun décalage entre la jurisprudence judiciaire et la jurisprudence administrative : si la victime décide d'assigner la SNCF du fait du comportement de la locomotive qui aura heurté son véhicule, la société pourra être condamnée du fait de la garde des choses. Et pour dégager sa responsabilité, elle devra prouver le cas fortuit ou la force majeure ou le fait, même non fautif, de la victime, imprévisible et irrésistible (v. Civ. 2<sup>e</sup>, 21 déc. 1966 ; Civ. 2<sup>e</sup>, 17 mars 1986, n° 84-16011 ; Civ. 2<sup>e</sup>, 15 août 2005, n° 03-16772 ; v., dans l'hypothèse de fautes prévisibles qui n'exonèrent pas la responsabilité, Civ. 2<sup>e</sup>, 23 janv. 2003, n° 00-149890 ; Civ. 2<sup>e</sup>, 4 avr. 2002, Bull. civ. II, n° 94, p. 13), qui peut avoir contribué à la réalisation du dommage. Ce régime, dont le requérant estime qu'il est très favorable aux victimes car il s'agit d'un régime de présomption de responsabilité et non de présomption de faute, devrait être adopté par le juge administratif.

Pour vous en convaincre, elle invoque des jurisprudences récentes par lesquelles le Conseil d'Etat, qui connaissait déjà la responsabilité du fait des choses (v. CE 18 avr. 1980, *Société nationale industrielle aéronautique*, Lebon 190  ; CE 5 mars 1982, *Guetre c/ Commune de Ponts-de-Cé*, Lebon 100 ), a admis la responsabilité pour risque du fait de situations

dangereuses constituées par la garde de personnes de nature à provoquer la réalisation du risque. La Cour de cassation s'était engagée dans ce mouvement par son arrêt *Blieck* du 29 mars 1991 (D. 1991. Jur. 324, note C. Larroumet  ; Bull. ass. plén. n° 1 ; JCP 1991. II. 21673 ; v., pour le dommage causé par un mineur placé, CE sect. 11 févr. 2005, *GIE Axa courtage*, Lebon 45, concl. Devys  ; AJDA 2005. 663, chron. C. Landais et F. Lenica  ; AJ pénal 2005. 198  ; ou par un mineur délinquant, CE sect. 1<sup>er</sup> févr. 2006, *Garde des Sceaux c/ Maif*, Lebon 42  ; AJDA 2006. 586. chron. C. Landais et F. Lenica  ; D. 2006. Jur. 2301, note F.-X. Fort  ; RFDA 2006. 602, concl. M. Guyomar  et 614, note P. Bon ). Mais le Conseil d'Etat n'a jamais fondé l'engagement de la responsabilité administrative sur l'article 1384 du code civil.

La divergence pointée par la requête est sans doute réelle. Imaginons deux victimes d'une collision par une locomotive, sur un passage à niveau. L'une mettra en cause le fonctionnement de l'ouvrage public, devant le juge administratif ; l'autre l'action de la locomotive, sur le fondement de l'article 1384 du code civil, devant le juge judiciaire compétent pour connaître des litiges entre un SPIC et un usager ou un tiers. Devant les deux juges, le fait de la victime, éventuellement fautif, sera exonératoire. Mais en revanche, devant le juge administratif, un régime de présomption de faute sera applicable et la SNCF devra démontrer l'entretien normal de l'ouvrage ; devant le juge judiciaire, le bon entretien de l'ouvrage ne suffira pas ; puisqu'est en cause l'action de la locomotive, c'est un régime de responsabilité sans faute qui s'appliquera, et la SNCF n'aura pour solution que de démontrer la force majeure ou le fait exonératoire de la victime.

En défense, la SNCF se borne à indiquer que les jurisprudences invoquées par le requérant sont exceptionnelles et n'ont pas vocation à être étendues à un tel cas de figure.

Les arguments, qui se limitent au caractère plus avantageux d'un régime par rapport à l'autre, ne nous convainquent pas.

D'une part, nous ne sommes pas certains que la divergence soit si grande dès lors que le fait exonératoire de la victime est placé en facteur commun et qu'en l'espèce, l'erreur de M. Choteau qui s'est engagé alors que le signal sonore retentissait aurait été de nature à exonérer la personne publique. En outre, il n'y a actuellement pas de divergence profonde de jurisprudences entre le juge judiciaire et le juge administratif, l'un retenant un régime sans faute et l'autre un régime pour faute. La nuance est plus subtile puisque la responsabilité vis-à-vis des usagers des ouvrages publics répond à un mécanisme de présomption qui se rapproche de la responsabilité sans faute. Certes, le professeur Chapus range cette responsabilité parmi les responsabilités pour faute (DAG, I, nos 1457 et s.), puisqu'il faut à l'administration prouver qu'elle n'en a pas commis pour que sa responsabilité soit dérogée. Il reste que la frontière est plus souple.

D'autre part, à supposer que les critères soient alignés, c'est-à-dire que vous abandonniez le régime de la présomption de faute, au profit d'une présomption de responsabilité sur laquelle l'entretien normal de l'ouvrage n'aurait aucun effet, cet alignement ne réduirait pas l'inconvénient lié à la dualité de juridiction qui est celle qui est pointée par la requête. Pour celle-ci, c'est une intervention du Tribunal des conflits ou du législateur qui serait nécessaire.

En outre, l'adoption d'un régime de responsabilité sans faute fondée sur la notion de garde pourrait avoir des effets ravageurs : dès lors que ceci reviendrait à socialiser le risque créé par les passages à niveau, l'entretien normal ne serait plus opposé et cela pourrait encourager les opérateurs publics propriétaires ou gestionnaires de ces infrastructures à les entretenir de manière moins poussée.

Enfin, si, dans différents domaines, une approche unifiée a pu être opportune, comme en matière de garde des mineurs, en revanche, s'agissant d'un train qui pulvérise un véhicule ou d'un passage à niveau mal entretenu, le fait générateur du dommage peut être tout à fait distinct et ceci peut justifier une différence de compétence.

S'agissant des frais irrépétibles, les dispositions de l'article L. 761-1 font obstacle à ce que

vous les mettiez à la charge de la SNCF et dans les circonstances de l'espèce, il n'y a pas lieu de donner satisfaction à la SNCF sur ce point.

Par ces motifs nous concluons :

- au rejet du pourvoi de M. Choteau ;
- au rejet des conclusions de la SNCF tendant à l'application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

**Mots clés :**

**RESPONSABILITE** \* Responsabilité sans faute \* Ouvrage public \* Passage à niveau

(1) Art. 1<sup>er</sup> : « [...] le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la Société nationale des chemins de fer français ». Art. 5 : « [...] sont apportés en pleine propriété à RFF les biens constitutifs de l'infrastructure [qui] comprennent les voies, y compris les appareillages fixes associés, les ouvrages d'art et les passages à niveau ».