****

**ACTUALITE JURIDIQUE DE SNCF VOYAGEURS**

**1. CADA**

**Consultations**

**Contentieux**

**Actualité**

**2. Commande publique**

**Consultations**

**Contentieux**

**Actualité**

**3. Concurrence**

**Consultations**

**Contentieux**

**Actualité**

**4. Contrats**

**Consultations**

**Contentieux**

**Actualité**

**5. Droit social**

**Consultations**

**Contentieux**

**Montée en roulement (15 03104)**

Six agents de conduite avaient saisi le conseil de prud’hommes de Tours afin de contester l’application du référentiel d’établissement définissant la gestion des “montées en roulement” et des parcours professionnels. Selon eux, l’application de ce référentiel aurait retardé leur accès au roulement TGV. Par ailleurs, les agents contestaient les indemnités de modifications de commande qui leur avaient été allouées. Par jugements du 21 novembre 2017, le conseil de prud’hommes a entièrement débouté les demandeurs, qui ont interjeté appel. Par six arrêts en date du 22 juillet 2020, la Cour d’Appel d’Orléans a confirmé les jugements déférés en toutes leurs dispositions, considérant que les agents ne rapportaient pas la preuve des arguments soulevés.

**Actualité**

**6. Environnement**

**Consultations**

**Contentieux**

**Actualité**

**7. Régulation**

**Consultations**

**Contentieux**

**Actualité**

**8. Responsabilité civile (dont sinistres)**

**Consultations**

**Contentieux**

**Collision en pleine voie – charrette de foin (11 01297)**

M. P a été victime de l’accident du 03/07/2009 (collision entre un train IC et une charrette de foin à LE VIGEN).  Il a subi un traumatisme crânien majeur, laissant subsister de très lourdes séquelles entrainant un déficit fonctionnel permanent de 90 %.

Le TGI de LIMOGES a rendu son jugement le 11/01/2018 retenant l’entière responsabilité de SNCF Mobilités en application de l’obligation de sécurité résultat et en rejetant tout recours contre le propriétaire agricole. En termes de chiffrage de préjudice, le TGI avait largement réduit les prétentions des consorts P et de la CPAM.

Par arrêt rendu le 04 avril 2019, la Cour d’Appel de LIMOGES, qui avait pris acte de la position constante de la Cour de Cassation rendue dans les autres dossiers sur le rôle causal de la charrette, a prononcé un partage de responsabilité. Mais retenant principalement les fautes qui auraient été commises par SNCF, la CA a limité ce partage à hauteur de 5 % pour le propriétaire agricole, laissant à la charge de SNCF 95 %.

4 pourvois en cassation ont été déposés :

* Un par SNCF Mobilités pour contester les quantums du partage,
* Un par le propriétaire agricole (M. CO) et son assureur les MMA pour contester la part de responsabilité mise à sa charge et le rejet de la garantie de l’autre assureur GROUPAMA,
* Deux par les consorts P sur les chiffrages de préjudice.

**Par un premier arrêt du 16 juillet 2020,** la Cour de Cassation a rejeté le pourvoi de M. CO et des MMA. Ces derniers faisaient valoir l’autorité de la chose jugée au pénal, puisque le juge pénal avait relaxé le manutentionnaire agricole (M. CH). La Cour de cassation rappelle qu’il avait été définitivement jugé par la juridiction pénale qu'aucune faute d'imprudence ou de négligence ne pouvait être reprochée à M. CH (préposé), lequel était poursuivi pour l’utilisation de cales trop petites, le positionnement de la remorque dans la pente et « l’oubli » du frein de stationnement de la remorque. Par suite, elle  indique que les fautes susceptibles d’être reprochées à M. CO n’avaient pas été examinées par la juridiction pénale. Dans ces conditions, c’est à bon droit que la cour d’appel a pu retenir que le fait pour M. CO, d’avoir mis à disposition de M. CH, son préposé, des cales inadaptées était constitutif d’une faute ayant joué un rôle causal dans le dévalement de ce matériel et dans la réalisation du dommage, quand bien même aucune utilisation fautive de ces cales par M. CH ne pouvait ni être reprochée à ce dernier ni être à l’origine de l’accident.

La faute commise par le propriétaire agricole et sa part causale sont ainsi confirmés une nouvelle fois.

Les MMA sont condamnés à verser 3 000 € à SNCF Voyageurs en application de l’article 700 du CPC.

**Par un second arrêt du 16 juillet 2020,** la Cour de Cassation a rejeté le pourvoi de SNCF Voyageurs. Il était soutenu à l’appui de ce pourvoi que la Cour d’Appel qui avait retenu à la charge du propriétaire agricole une seule faute (fourniture de cales inadaptées à la remorque), avait dénaturé le rapport d’expertise qui faisait état aussi d’un mauvais positionnement de la charrette, un mauvais entretien probable du système de freinage,  et un retard dans l’alerte donnée. Mais, la Cour retient que le pourvoi ne tend qu’à remettre en discussion devant la Cour de cassation l’appréciation souveraine par les juges du fond de la valeur et de la portée des éléments de preuve qui leur étaient soumis, notamment du rapport d’expertise, au vu desquels ils ont estimé qu’il ne pouvait être reproché au propriétaire agricole  un mauvais positionnement de la charrette, un manque d’entretien du système de freinage de la remorque et que l’accident n’aurait pas pu être évité même si l’alerte avait été donné en priorité à la gendarmerie.

SNCF Voyageurs est condamnée à verser 3 000 € à Groupama, et 3000 € à MMA en application de l’article 700 du CPC.

Le partage de responsabilité à hauteur de 95 % à la charge de SNCF Voyageurs est donc définitivement entériné pour le dossier de M. P (alors que la Cour d’Appel de Poitiers a prononcé un partage de responsabilité à hauteur de 50 % dans deux autres dossiers liés au même accident…).

Reste désormais à suivre les deux pourvois déposés par les Consorts P et relatifs au chiffrage du préjudice.

**BRIS DE BARRIERES A UN PN (18 00176)**

Le 20 décembre 2014, sur la ligne Bordeaux / Sétes, le passage à niveau (PN) n° 99 situé sur la commune de Marmande s’est fermée à l’arrivée du TGV N° 8511 sur la voie n°1 : le feu de signalisation et la sonnerie se sont allumés, puis la barrière s’est baissée.

Un bus de la Société KEOLIS est arrivé aux droits de ce passage à niveau ainsi fermé, et s’est arrêté.

Lorsque le TGV n° 8511 a fini de passer, les barrières du passage à niveau se sont logiquement ouvertes ou du moins ont commencé à se rouvrir.

Mais, un second TGV, le n° 8518 circulant voies n° 2, était en approche du PN. Son arrivée a déclenché aussitôt la re-fermeture du PN.

Pour autant, le bus de KEOLIS s’est engagé sur ce passage à niveau.

La procédure de fermeture du PN déjà enclenchée, s’est poursuivie via la fermeture totale de la barrière, alors que le bus se trouvait sur ce PN.

La barrière a alors heurté le haut droit du bus qui a quand même réussi à dégager le PN. Mais du fait de ce choc, le moteur du PN a pivoté et a été endommagé. La barrière s’est alors retrouvée comme engeant le gabarit de la voie 2 et le TGV n° 8518 n’a pu que heurter cette barrière qui n’était plus parallèle à la voie ferrée.

Le préjudice subi par SNCF Réseau et SNCF Voyageurs a été évalué à 17 983,12 €.

Dans le cadre amiable, KEOLIS et son assureur GROUPAMA ne voulaient prendre en charge que 3 723,04 € pour la dégradation de la barrière cassée par contact avec le bus (pas les réparations du train en absence de contact entre le train et le bus). Une assignation a donc été délivrée.

Devant le Juge de la Mise en Etat (JME), GROUPAMA a soulevé un incident visant, dans un premier temps à obtenir communication des pièces relatives au fonctionnement et à la maintenance du PN et à la maintenance de la rame, puis dans un second temps à solliciter une expertise judiciaire sur le fonctionnement de plusieurs PN, et plus globalement sur l’état général du réseau ferrée.

Par ordonnance du 8 juillet 2020, le JME a débouté GROUPAMA de sa demande. Il rappelle que GROUPAMA s’est désisté de sa demande de communication de pièces alors que SNCF a justifié ne pas être contrainte de conserver de manière permanente les pièces relatives au sinistre. Concernant la demande d’expertise, le Tribunal constate que, « au-delà des termes de l’articles 146 du CPC, et même de l’appréciation divergente des parties quant à celle qui a au cas d’espèce la charge de la preuve, cette demande est particulièrement tardive, la teneur de la mission proposée étant sans intérêt quant au litige en cause en ce que l’accident date de 2014, soit il y a plus de 6 ans. En admettant que les lieux soient identiques, il ne sera pas possible de recréer des conditions identiques et ce d’autant que SNCF indique que les pièces remplacées du PN n’ont pas été conservées. Il doit être en outre relevé que GROUPAMA ne conteste pas avoir été informé de l’accident le 31 décembre 2014, date à laquelle elle aurait pu aisément solliciter une telle expertise ».

**Actualité**

**9. Responsabilité pénale**

**Consultations**

**Contentieux**

**Actualité**

**10. Conformité**

**Consultations**

**Contentieux**

**Actualité**