



## **AVIS DE M. LAVIGNE, AVOCAT GÉNÉRAL**

**Arrêt n° 713 du 25 novembre 2020 (première chambre civile)  
Pourvoi n° N 19-18.786**

**Décision attaquée : 27 juin 2019 de la cour d'appel de Toulouse**

**Société SNCF Voyageurs C/ M. A... X...**

**Audience (FS) du 6 octobre 2020**

**Sens de l'avis : cassation**

### **Contexte, objet et enjeu du pourvoi**

La présente affaire porte sur les conditions d'accès d'une personne en situation de handicap aux transports ferroviaires et plus précisément aux services proposés à bord des trains.

En l'espèce, M. X..., atteint d'un handicap moteur qui l'oblige à se déplacer en fauteuil roulant, se plaint de n'avoir pu, lors de plusieurs voyages en train effectués au cours de l'année 2016, accéder aux toilettes et au bar.

L'action indemnitaire qu'il a entreprise contre la SNCF a abouti à un arrêt, infirmatif, condamnant cette dernière au paiement d'une certaine somme à titre de dommages-intérêts.

Il s'agit de la décision qui vous est déférée par un pourvoi principal formé par la SNCF et un pourvoi incident émanant de M. X....

Compte tenu de la nature des difficultés soulevées et de leur répercussion sur les droits des personnes handicapées, il m'est apparu opportun de consulter le Défenseur des droits qui a décidé de présenter des observations.

Au vu des mémoires déposés, il apparaît que le débat juridique se concentre sur deux points :

- l'application des articles 23 et 24 du règlement européen n° 1371/2007, relatifs à l'assistance dont les personnes handicapées ont droit à bord des trains et aux conditions de cette assistance,
- l'existence d'une obligation contractuelle de la SNCF d'assurer l'accès de personnes handicapées aux toilettes à bord des trains et d'une discrimination concernant l'accès aux prestations annexes au transport.

### **Rappel du droit positif**

L'accessibilité aux transports ferroviaires pour les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite et les obligations à la charge des gestionnaires du réseau ferroviaire sont précisées par un règlement européen et par des textes de droit interne.

*\* Le règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires*

Il comporte des dispositions qui visent à assurer aux personnes handicapées des conditions d'accès aux transports ferroviaires comparables à celles des autres citoyens.

Ne seront évoquées que celles consacrées à l'accessibilité et à l'assistance à bord qui concernent directement notre débat.

L'article 21 (Accessibilité) dispose que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares veillent à assurer l'accès des gares, des quais, du matériel roulant et des autres équipements aux personnes handicapées.

Aux termes de l'article 23 (Assistance à bord) : « ..... 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. »*

L'article 24 précise dans son point a) *“que l'assistance est fournie à condition que l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire des gares, le vendeur de billets ou le voyageur auprès duquel le billet a été acheté se soit vu notifier, au moins quarante-huit heures à l'avance, le besoin d'assistance de la personne handicapée ou à mobilité réduite.”*

Le règlement est d'effet direct dès son entrée en vigueur intervenue le 3 décembre 2009. Il prévoit cependant, dans son article 2, une possibilité de dérogation pour certaines de ses dispositions, parmi lesquelles les articles susvisés. 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 (*“une période ne dépassant pas cinq ans, renouvelable deux fois pour une période maximale à chaque fois”*), soit jusqu'au 3 décembre 2024.

La France a fait usage de cette faculté de dérogation. L'article L. 2151-2 du code des transports, entré en vigueur le 1er décembre 2010, prévoit en effet, pour les dispositions du règlement autres que les articles 9, 11, 12, 19, 20 I et 26, une période de dérogation de cinq ans qui a pris fin le 4 décembre 2014. Il convient de noter dès ce stade que cette période initiale de cinq ans n'a jamais fait l'objet d'un renouvellement par décret.

#### *\* Le droit interne*

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées dispose, dans son article 45,

*que « dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la présente loi, les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite ».*

L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité notamment des transports publics pour les personnes handicapées, ratifiée par la loi 2015-988 du 5 août 2015, a :

- rallongé le délai prévu à l'article 45 de la loi du 11 février 2005,
- instauré les Agendas d'Accessibilité Programmée,
- inséré au code des transports (article L. 1112-2-1) des dispositions prévoyant, pour les services de transport ferroviaire, l'élaboration d'un *“schéma directeur*

*d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée*" comportant une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité, précisant les modalités et la programmation de leur réalisation ainsi que le financement correspondant.

Le schéma directeur d'accessibilité des services ferroviaires nationaux, agenda d'accessibilité programmée, a été validé par l'arrêté du 29 août 2016.

Aux termes de l'article L. 1112-2-2 du code des transports, la durée de réalisation de ce programme ne peut excéder, pour les services de transport public ferroviaire, *"trois périodes de trois ans maximum"* à compter de son approbation.

Le schéma directeur expose les engagements de la SNCF concernant :

- la mise en accessibilité de 160 points d'arrêt du réseau ferré national (notamment accessibilité des quais et des bâtiments)
- les services d'assistance et les mesures de substitution,
- la formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés et à mobilité réduite,
- l'accessibilité de l'information des usagers,
- l'accessibilité du matériel roulant.

Précisons que les engagements pris se limitent aux trains en service à compter de la loi du 11 février 2005, aucune obligation n'étant prévue à l'égard des trains déjà en service à cette date.

*\* Sur le contrat de transport*

Le contrat de transport de voyageur est classiquement défini comme la convention par laquelle un transporteur professionnel s'engage, moyennant le paiement d'un prix, à acheminer une personne déterminée ou un groupe de personnes déterminées d'un lieu défini à destination d'un lieu défini.

Pour certains auteurs, ce contrat mettrait à la charge du transporteur ferroviaire une obligation générale de soins, en vertu de laquelle il doit leur assurer un transport dans des conditions normales d'hygiène, de sécurité et de confort.<sup>1</sup>

Votre Cour ne s'est pas encore prononcée sur l'existence de cette obligation qui constitue le fondement de la condamnation prononcée à l'encontre de la SNCF par la décision critiquée.

---

<sup>1</sup> Sandie Calme, *Jurisclasseur Transport Fasc. 650 : Transport Ferroviaire Interne Contrat de transport ferroviaire de voyageurs (paragraphe 27) Barthélémy Mercadal, Répertoire de droit commercial « Contrat de transport » paragraphe 471)*

## **Rappel des principaux éléments de procédure (avec renvoi au rapport pour plus ample exposé)**

L'arrêt, infirmatif, qui vous est déféré (cour d'appel de Toulouse, 27 juin 2019) a, comme précisé plus haut, condamné la SNCF à payer à M. X... des dommages et intérêts en réparation du préjudice constitué par l'impossibilité d'accéder aux toilettes.

Mais il a en outre débouté M. X... de sa demande visant à voir juger que la SNCF avait manqué à ses obligations légales en matière d'accessibilité de ses équipements de transport aux personnes en situation de handicap.

En effet, on l'a dit, c'est sur le fondement d'un manquement à une obligation générale de soins intégrée au contrat de transport de voyageurs et constitutif d'une atteinte à la dignité de M. X... que la condamnation de la SNCF a été prononcée.

### *Griefs articulés au soutien des pourvois*

#### \* Le pourvoi principal

La SNCF reproche à l'arrêt, dans un moyen unique articulé en sept branches, de l'avoir déclarée responsable, lors de l'exécution du contrat de transport, d'une atteinte à la dignité de M. X... et de l'avoir condamnée à verser à ce dernier la somme de 5 000 euros à titre de dommages et intérêts.

Elle critique les motifs de l'arrêt suivants :

*“ Le transporteur ferroviaire a également, au regard des voyageurs, une obligation générale de soins et doit leur assurer un transport dans des conditions normales d'hygiène, de sécurité et de confort.*

*Si la SNCF justifie avoir mis en place un schéma directeur d'accessibilité des services ferroviaires nationaux (SDNA), élaboré en concertation avec les associations de personnes handicapées et a souscrit au schéma des Ad'AP (Agenda d'adaptabilité programmée) en réalisant un schéma intégré pour SNCF Mobilités et pour SNCF Réseau, pour le compte de l'État, validé le 29 août 2016, il est néanmoins établi que les billets réglés par M. X..., pour un prix identique à celui des autres voyageurs, ne lui permettent pas l'accès à toutes les prestations annexes au contrat de transport à la différence des voyageurs valides. Et, l'inconfort généré par l'inaccessibilité des toilettes caractérise une atteinte à la dignité et un manquement à l'obligation de SNCF Mobilités d'assurer un transport dans des conditions normales d'hygiène, ce d'autant que le dernier alinéa de l'article L. 2151-2 du code des transports...prévoit que le présent article ne fait pas obstacle à ce que l'autorité compétente pour l'organisation d'un service public ferroviaire de transport de voyageurs décide d'appliquer tout ou partie des dispositions non obligatoires de ce règlement” (il s'agit du règlement européen du 23 octobre 2007).*

La première branche soutient qu'en édictant ainsi une "*obligation générale de soins*" de nature contractuelle imposant à la SNCF d'assurer aux voyageurs un transport "*dans des conditions normales d'hygiène, de sécurité et de confort* », alors que les modalités d'accessibilité des personnes handicapées aux transports ferroviaires, y compris en matière d'hygiène et de confort, sont encadrées par la loi, la cour d'appel a violé l'article 1135 du code civil, dans sa rédaction antérieure à l'ordonnance du 10 février 2016, devenu l'article 1194 du même code.

Selon le mémoire ampliatif, le juge ne saurait étendre une obligation lorsque celle-ci est définie par la loi. Or, la réglementation européenne et nationale a prévu une mise aux normes progressives du matériel roulant et la cour d'appel a constaté que cette réglementation a été respectée.

La deuxième branche (subsidaire) prétend que les obligations du transporteur ferroviaire se limitent à assurer le transport de ses clients et leur sécurité ; l'arrêt, en ajoutant une obligation générale de soins imposant d'assurer un transport dans des "*conditions normales d'hygiène et de confort* » a violé les articles 1134, 1135 et 1147 du code civil, dans leur rédaction antérieure à l'ordonnance du 10 février 2016, devenus les articles 1103, 1194 et 1231-1 du même code.

La troisième branche (plus subsidiaire) est prise d'un manque de base légale en ce que, si une telle obligation existe, il s'agit d'une obligation de moyen et la cour n'a pas recherché, comme il le lui était demandé, si la SNCF proposait des services d'assistance à bord et si les trains sur lesquels M. X... a voyagé devaient être mis aux normes.

La quatrième branche, prise de la violation de l'article 16 du code de procédure civile, reproche à la cour d'appel de s'être fondé sur le dernier alinéa de l'article L. 2151-2 du code des transports dont aucune des parties ne sollicitait l'application.

La cinquième branche, prise de la violation de ce dernier texte, soutient qu'il se borne à offrir une simple faculté d'application des dispositions non obligatoires du règlement pendant la période transitoire et qu'il ne pouvait dès lors fonder l'obligation retenue.

La sixième branche, prise d'un manque de base légale au regard de l'article 1147 du code civil, en ce que la cour a retenu que le prix payé par M. X..., identique à celui acquitté par les autres voyageurs, ne lui donne pas accès aux mêmes services sans rechercher, comme elle y était invitée, si le prix payé n'incluait pas un accès à des services dédiés aux personnes à mobilité réduite et non ouverts aux autres voyageurs.

La SNCF précise à cet égard avoir fait valoir dans ses conclusions d'appel qu'elle proposait aux personnes à mobilités réduite un service dénommé « accès plus » leur permettant de bénéficier de prestations d'accueil et d'accompagnement.

La septième branche reproche à l'arrêt un défaut de motivation sur la consistance du préjudice résultant du manquement retenu, en violation des dispositions de l'article

455 du code de procédure civile.

### **Le pourvoi incident**

M. X... reproche à l'arrêt, dans un moyen unique à deux branches, d'avoir déclaré inopposable à la SNCF les articles 22 à 24 du règlement n° 1371/2007, applicable à compter du 3 décembre 2009, alors que la dérogation prévue à l'article L 2151-2 du code des transports n'a pas été renouvelée par décret (première branche) et, subsidiairement, sans préciser le fondement juridique de cette dérogation (deuxième branche).

Il critique les motifs de l'arrêt suivants :

*« Les articles 2 § 4 et 5 (du règlement européen) disposent que, 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, urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs.*

*Ainsi les articles 22 sur l'assistance dans les gares, 23 sur l'assistance à bord (suit la définition de cette assistance dans les termes du règlement), 24 sur les conditions de l'assistance ne sont pas d'application impérative à la date de l'arrêté et relèvent de la possibilité de dérogation édictée à l'article 2 ainsi que l'a justement retenu le tribunal.»*

.....

*« L'article L. 2151-2 du code des transports dispose (suit la citation intégrale de ses dispositions).....*

*Ce texte a transposé en droit interne les délais prévus par les articles 2 § 4 et 5 examinés ci-dessus et il convient de se référer à la motivation.»*

*L'intimée souligne à juste titre qu'il ne rentre pas dans les pouvoirs du juge judiciaire d'invalider les dispositions de l'ordonnance du 26 septembre 2014, ratifiée par la loi 2015-988 du 5 août 2015, qui a complété la loi du 11 février 2005 et révisé le calendrier de mise en œuvre de la réforme jusqu'en 2024 la mise en accessibilité des transports publics.»*

*Le non-respect de ces textes ne peut être opposé par M. X... à la SNCF. »*

M. X... soutient que si, s'agissant de l'entrée en vigueur de certaines des dispositions du règlement communautaire applicable à compter du 3 décembre 2009, les États membres pouvaient accorder des dérogations aux opérateurs

ferroviaires, pour une durée de cinq ans renouvelable deux fois, une seule dérogation avait été mise en place en France, par l'article L. 2151-2 du code des transports, son renouvellement devant être pris par décret ; que ces décrets n'ont, toutefois pas été adoptés, de sorte qu'à compter du 4 décembre 2014, les dispositions de ce règlement étaient applicables dans leur intégralité. Il prétend dès lors qu'en refusant de déclarer opposables à la SNCF Mobilités les articles 22 à 24 du règlement du 23 octobre 2007, la cour d'appel a violé ces dispositions par refus d'application.

M. X... fait valoir subsidiairement, qu'en se bornant à relever la possibilité pour les États membres de retarder l'entrée en vigueur de certaines dispositions du règlement sans préciser le fondement juridique la conduisant à considérer qu'une telle dérogation avait bien été accordée à la SNCF dans sa mise en œuvre, la cour d'appel, qui n'a pas placé la Cour de cassation en mesure d'exercer son contrôle, a violé l'article 12 du code de procédure civile.

## **Discussion**

Compte tenu de la hiérarchie des normes, il convient de vérifier en premier lieu si, comme le soutient le pourvoi incident, le règlement communautaire du 23 octobre 2007 et plus précisément ses articles 23 et 24 qui prévoient la mise en œuvre d'une assistance à bord sous certaines conditions, étaient en vigueur à la date des voyages incriminés par M. X....

Une réponse affirmative ne fait aucun doute de mon point de vue.

Ce règlement, d'effet direct dès son entrée en vigueur intervenue le 3 décembre 2009, offrait aux États membres la possibilité d'une application différée, notamment pour les articles précités, dont la France a certes fait usage.

L'article L. 2151-2 du code des transports instaure en effet une période dérogatoire de cinq ans qui, selon le même texte, *“peut être renouvelée, par décret, deux fois par*

*période maximale de cinq ans”*.

Comme indiqué plus haut, aucun décret n'est venu renouveler le délai dérogatoire initial de 5 ans.

Par ailleurs, les dispositions de l'article 21 du règlement relatives à l'accessibilité des gares et du matériel roulant ont fait l'objet de modalités d'application spécifiques pour les besoins de la réalisation du Schéma Directeur d'Accessibilité des Services Ferroviaires Nationaux (SDNA) qui impose d'importants travaux de mise aux normes des infrastructures et des trains. Mais il convient de relever que les articles L. 1112-2-1 et L. 1112-2-2 du code des transports ont prévu à cet effet un délai global de 9 ans à compter du 29 août 2016, qui est distinct de celui spécifié à l'article L. 2151-2

auquel le dispositif mis en place ne fait en outre aucune référence.

En l'absence de mesure explicite prorogeant le délai de cinq ans prévu par ce dernier texte, force est de constater que les dispositions du règlement propres à l'assistance à bord (articles 23 et 24) sont devenues applicables le 5 décembre 2014. Par suite, contrairement à ce qu'a jugé l'arrêt, ces dispositions étaient impératives et opposables à la SNCF lors des voyages effectués par M. X... en 2016.

Pour s'opposer à la cassation encourue sur cet élément de moyen, la SNCF soutient en premier lieu qu'il est inopérant dans la mesure où M. X... aurait concentré son argumentation, devant les juges du fond, sur un défaut d'accessibilité pour non-conformité sans jamais évoquer un défaut d'assistance.

Cette position apparaît réductrice.

D'abord parce que l'accessibilité des toilettes peut être assurée de deux façons, soit par l'aménagement des infrastructures, soit en prévoyant, sur place, l'aide humaine nécessaire. Dès lors, l'usage du mot "accessibilité" ne signifie pas forcément que M. X... a entendu focaliser son propos sur l'aménagement des rames.

Ensuite, il apparaît, à la lecture des conclusions d'appel, que si l'intéressé a effectivement dénoncé le défaut d'aménagement des rames, il a également stigmatisé le non fonctionnement du signal d'appel et le fait de n'avoir reçu aucune aide, ce qui renvoie à la notion d'assistance humaine.

Surtout, il ressort formellement des écritures échangées et des décisions rendues que l'application des articles 23 et 24 du règlement européen était incontestablement dans le débat.

La SNCF le reconnaît d'ailleurs implicitement à travers le second argument dont elle se prévaut pour conclure au rejet du pourvoi incident.

Elle soutient en effet que l'arrêt serait *"justifié par des motifs du jugement expressément adoptés, et non critiqués par le pourvoi, selon lesquels, en toute hypothèse, les dispositions relatives à l'assistance à bord (art. 23 du règlement) ont été respectées"*.

La SNCF, après avoir relevé que la cour d'appel s'est expressément référée *"à la motivation du jugement"* qu'elle a dès lors adoptée, précise que concernant l'assistance à bord prévue par l'article 23 du règlement communautaire, le tribunal avait considéré, à juste titre, que M. X... ne pouvait pas invoquer une méconnaissance de ce texte, dès lors qu'il n'avait pas respecté les conditions prévues par l'article 24 pour sa mise en œuvre.

Aux termes de l'article 955 du code de procédure civile, la cour d'appel, lorsqu'elle confirme un jugement, est réputée avoir adopté les motifs de ce jugement qui ne

sont pas contraires aux siens et il peut en aller de même lorsque son arrêt n'a été que partiellement confirmatif.

Mais il apparaît en l'occurrence que, sur l'application de l'article 23 du règlement du 23 octobre 2007, les motifs du jugement sont contraires à ceux de l'arrêt.

Il est écrit dans le jugement que *"ce dernier (M. X...) ne justifie pas avoir notifié son besoin d'assistance 48 heures avant le départ de ces trains, afin de bénéficier d'une assistance à bord des trains - éventuellement la mise à disposition d'une chaise roulante de petite dimension pour l'accès aux toilettes - ainsi que dans les gares dotées d'un tel personnel, tel que le prévoient les articles 22 à 24"*.

Par de tels motifs, le tribunal a admis que ces articles sont applicables à l'espèce tandis que la cour d'appel indique pour sa part que les mêmes textes *« ne sont pas d'application impérative »* et conclut son analyse en énonçant que leur non-respect *"ne peut être opposé par M. X... à la SNCF"*.

En conséquence de tout ce qui précède, il m'apparaît que M. X... est fondé à soutenir que les dispositions du règlement européen prévoyant la mise en œuvre, à bord des trains, d'une assistance humaine destinée aux personnes en situation de handicap étaient applicables à la date des voyages visés dans sa réclamation.

Par suite, je conclus à la cassation de l'arrêt sur la première branche du moyen unique du pourvoi incident en ce qu'il a débouté M. X... de sa demande visant à voir juger que la SNCF avait manqué à ses obligations légales en matière d'accessibilité de ses équipements de transport aux personnes en situation de handicap.

La seconde branche du même moyen, qui est subsidiaire, apparaît dès lors sans objet.

La cassation est également encourue, de mon point de vue, sur la première branche du moyen unique du pourvoi principal qui est recevable comme née de la décision attaquée.

Rappelons que cette branche fait grief à l'arrêt d'avoir créé une *" obligation générale de soins"* de nature contractuelle imposant à la SNCF d'assurer aux voyageurs un transport *"dans des conditions normales d'hygiène, de sécurité et de confort"*, alors que les modalités d'accessibilité des personnes handicapées aux transports ferroviaires, y compris en matière d'hygiène et de confort, sont encadrées par la loi.

Il est vrai, me semble-t-il, que les dispositions de l'article 23 du règlement européen relatives à l'assistance à bord sont le siège d'une obligation de soins de même nature que celle édictée par la cour d'appel sur un fondement contractuel.

Selon l'arrêt déféré, le transporteur ferroviaire doit, au titre de l'obligation générale de soins dont il est tenu, assurer aux voyageurs *"un transport dans des conditions normales d'hygiène, de sécurité et de confort"* et *"l'inconfort généré par*

*l'inaccessibilité des toilettes caractérise une atteinte à la dignité et un manquement*” à cette obligation.

L'article 23 du règlement communautaire impose pour sa part aux entreprises ferroviaires de fournir gratuitement, à bord du train, aux personnes handicapées une assistance définie comme *"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"*.

Cette assistance qui, s'agissant de l'accès aux toilettes peut être assurée, selon les précisions fournies par la SNCF, par *"le transfert de la personne dans un fauteuil roulant présent dans la rame et adapté à la dimension des toilettes"* répond aux préoccupations exprimées par l'arrêt en écho aux griefs formulés par M. X.... Elle est à même de permettre à une personne en situation de handicap de bénéficier, pendant le transport, de conditions "normales" d'hygiène et de confort, à l'instar des autres voyageurs.

Dès lors, c'est à bon droit que le mémoire ampliatif fait valoir que le juge ne pouvait ajouter au contrat de transport une obligation déjà consacrée par un texte d'origine légale.

Par ailleurs, sur l'accessibilité, il ne fait aucun doute que les obligations en la matière avaient comme échéance l'année 2024 compte tenu des termes de l'ordonnance du 26 septembre 2014 précitée ratifiée par la loi du 5 août 2015.

La cour d'appel ne pouvait, par suite, se fonder sur *"l'inconfort généré par l'inaccessibilité des toilettes"* pour caractériser à la charge de la SNCF *"un manquement à l'obligation d'assurer un transport dans des conditions normales d'hygiène"*.

Pour ces raisons, il est conclu à la cassation sur la première branche.

Si les branches deux à cinq apparaissent dès lors sans objet, j'émet également un avis de cassation sur la sixième branche en ce que la cour d'appel a retenu une discrimination à la charge de la SNCF.

Selon l'arrêt, *"il est néanmoins établi que les billets réglés par M. X..., pour un prix identique à celui des autres voyageurs, ne lui permettent pas l'accès à toutes les prestations annexes au contrat de transport à la différence des voyageurs valides"*.

Or la SNCF faisait valoir dans ses conclusions d'appel qu'elle proposait aux personnes à mobilités réduite un service dénommé « accès plus » leur permettant de bénéficier de prestations d'accueil et d'accompagnement non ouvertes aux autres voyageurs. Il incombait dès lors à la cour d'appel de rechercher si l'existence de ce service offrant aux personnes handicapées, pour le même prix, des prestations dédiées n'était pas de nature à écarter le grief de discrimination.

Il est enfin conclu au rejet de la septième et dernière branche qui se heurte, à mon sens, au pouvoir souverain reconnu aux juges du fond dans l'évaluation du préjudice subi par la victime.

**En conclusion** : avis de cassation sur la première branche du moyen unique du pourvoi incident, qui est préalable, ainsi que sur les première et sixième branches du moyen unique du pourvoi principal.