



## **RAPPORT DE M. CHEVALIER, CONSEILLER**

**Arrêt n°713 du 25 novembre 2020 (première chambre civile)**

**Pourvoi n° N19-18.786**

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

**la société SNCF Voyageurs**

**C/**

**M. A... X...**

---

Arrêt du 27 juin 2019

Pourvoi du 3 juillet 2019

MA déposé le 4 novembre 2019 (article 700 : 4 000 euros)

MD et pourvoi incident déposés le 6 janvier 2020 (article 700 : 4 000 euros)

MD au pourvoi incident déposé le 28 février 2020 (date limite 6 février 2020, article 1010 cpc) mémoire irrecevable

## Rappel des faits et de la procédure

M. X..., atteint d'un handicap moteur cérébral qui l'oblige à se déplacer en fauteuil roulant, a, par acte du 19 septembre 2017, assigné l'EPIC SNCF Mobilités (la SNCF) devant le tribunal de grande instance de Toulouse afin d'obtenir sa condamnation à lui payer la somme de 20 000 euros à titre de dommages et intérêts en réparation du préjudice constitué, lors de plusieurs voyages en train effectués au cours de l'année 2016, par le fait d'avoir été placé dans l'allée centrale et l'impossibilité d'accéder aux toilettes et au bar.

Le tribunal de grande instance a rejeté ses demandes.

La cour d'appel de Toulouse a infirmé ce jugement et a condamné la SNCF à payer à M. X... la somme de 5 000 euros à titre de dommages et intérêts.

Elle 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 mais a déclaré cette dernière responsable, lors de l'exécution du contrat de transport, d'une atteinte à la dignité de M. X....

Cet arrêt fait l'objet d'un pourvoi principal de la SNCF et d'un pourvoi incident de la part de M. X....

## 2 - Analyse succincte des moyens

### Le pourvoi principal

La SNCF fait grief à l'arrêt attaqué 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 alors :

*« 1°) que si le contrat oblige non seulement à ce qui y est exprimé mais encore à toutes les suites que leur donnent l'équité, l'usage ou la loi, le juge ne peut rattacher une obligation à un contrat à titre accessoire qu'à la condition que cette obligation n'ait pas été déjà édictée par l'usage ou le législateur ; qu'en matière de transport ferroviaire, le législateur a défini, par une loi du 11 février 2005, complétée par une ordonnance du 26 septembre 2015, relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, ratifiées par une loi du 5 août 2015, les obligations à la charge des transporteurs ferroviaires en matière d'accessibilité de ses services aux personnes handicapées ; qu'à ce titre, il a notamment prévu la mise en place d'un calendrier précis et matériellement réalisable, ainsi que des plans de financement, sous la forme d'un « schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée », établi en concertation avec les associations de personnes handicapées ; qu'en l'espèce, après avoir considéré que la SNCF avait respecté les obligations imposées par la loi en la matière (arrêt, p. 11 et 12), la cour d'appel a néanmoins jugé que le transporteur ferroviaire était tenu, à l'égard des voyageurs, d'une « obligation*

*générale de soins et doit leur assurer un transport dans des conditions normales d'hygiène, de sécurité et de confort » (arrêt, p. 14 § 3) ; qu'elle a considéré que M. X... ayant réglé ses billets pour un prix identique aux autres voyageurs, n'avait pas accès à toutes les prestations annexes au contrat de transport, et que l'inconfort généré par l'inaccessibilité des toilettes caractérisait une*

*atteinte à la dignité et un « manquement à l'obligation de la SNCF Mobilités d'assurer un transport dans des conditions normales d'hygiène » (arrêt, p. 14 § 4) ; qu'en édictant ainsi une « obligation générale de soins et doit leur assurer un transport dans des conditions normales d'hygiène, de sécurité et de confort », tandis 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 ;*

*2°) que, en toute hypothèse, le contrat de transport ferroviaire oblige le transporteur à assurer, d'une part, le transport de ses clients, d'autre part, leur sécurité ; qu'il ne prévoit aucune obligation générale de soins lui imposant d'assurer un transport dans des « conditions normales d'hygiène et de confort » ; qu'en décidant le contraire, la cour d'appel 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 ;*

*3°) que, à supposer que le contrat de transport ferroviaire comporte une obligation générale de soins imposant au transporteur d'assurer un transport dans des conditions normales d'hygiène, de sécurité et de confort au profit des personnes en situation de handicap, cette obligation ne peut être que de moyens ; que sa mise en œuvre dépend en effet, d'une part, de l'ancienneté et de l'adaptabilité des équipements de la ligne empruntée, d'autre part, de la nature du handicap de la personne transportée ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a considéré que SNCF Mobilités avait manqué à son « obligation générale de soins et [d']assurer un transport dans des conditions normales d'hygiène, de sécurité et de confort » dès lors qu'il était 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 que « 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 » (arrêt, p. 14 § 3 et 4) ; qu'en se prononçant ainsi, sans rechercher comme elle y était invitée (concl., p. 14, 17 § 4 et 5 et p. 22), si la SNCF proposait un service d'accessibilité à ses trains aux personnes en fauteuil roulant, via une application, la possibilité de commander au bar et d'utiliser un bouton pour qu'un chef de bord apporte la commande à la personne concernée et n'était pas tenue à une mise aux normes d'accessibilité des trains visés par M. X... dans sa réclamation, mis en service avant 2005, notamment s'agissant de l'accès aux toilettes, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 1147 du code civil, dans sa rédaction antérieure à l'ordonnance du 10 février 2016, devenu l'article 1231-1 du même code ;*

*4°) que, subsidiairement, le juge est tenu de respecter et de faire respecter le principe de la contradiction ; qu'en l'espèce, pour considérer que SNCF Mobilités avait manqué à son «*

*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 notamment jugé que « le dernier alinéa de l'article L. 2151-2 du code des transports susvisé 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 » (arrêt, p. 14 § 4 in fine) ; qu'aucune des parties n'invoquait dans ses écritures l'application de l'article L. 2151-2 du code des transports ni ne soutenait que ce texte aurait permis d'imposer une telle obligation à SNCF Mobilités ; que la cour d'appel, qui a relevé un moyen d'office, sans inviter les parties à présenter préalablement leurs observations sur ce point, a violé l'article 16 du code de procédure civile et le principe de la contradiction ;*

*5°) que, en toute hypothèse, l'article L. 2151-2 du code des transports précise, d'une part, les dispositions du règlement n°1371/2007 applicables aux voyageurs urbains, départementaux ou régionaux à compter de son insertion dans le droit national soit le 4 décembre 2009 (al. 1), d'autre part, les dispositions de ce même règlement applicables aux autres services intérieurs de transport ferroviaire de voyageurs pendant une période transitoire de cinq ans, renouvelable deux fois, à l'issue de laquelle l'ensemble du règlement doit être appliqué (al. 2) ; que, durant cette période transitoire, il était permis à l'autorité compétente, à titre de simple faculté, d'appliquer tout ou partie des dispositions du règlement non encore obligatoires ; qu'en l'espèce, pour considérer que SNCF Mobilités avait manqué à son « 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 jugé que « le dernier alinéa de l'article L. 2151-2 du code des transports susvisé 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 » (arrêt, p. 14 § 4 in fine) ; qu'en se prononçant ainsi, tandis que l'article L. 2151-2 du code des transports, qui se borne à offrir une simple faculté d'application des dispositions non obligatoires du règlement pendant la période transitoire, ne pouvait fonder une telle obligation, la cour d'appel a violé l'article 1147 du code civil, dans sa rédaction antérieure à l'ordonnance du 10 février 2016, devenu l'article 1231-1 du même code et l'article L. 2151-2 du code des transports ;*

*6°) que le principe de non-discrimination n'est pas méconnu lorsque la différence de traitement est justifiée par la différence de situation entre les personnes concernées ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a jugé que SNCF Mobilités avait manqué à son « obligation générale de soins et [d']assurer un transport dans des conditions normales d'hygiène, de sécurité et de confort » dès lors qu'il était 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 » (arrêt, p. 14 § 4) ; qu'en se prononçant, sans rechercher, comme elle y était invitée (concl., p. 20), si SNCF Mobilités proposait, à titre gratuit, aux personnes à mobilité réduite, un service dénommé « Accès Plus » permettant notamment l'accueil en gare, et l'accompagnement de ces personnes dans les matériels roulants jusqu'à ou depuis leur place dans le train afin de les aider à y embarquer/débarquer et la fourniture de toutes les informations utiles pour préparer leur voyage, par exemple réserver l'un des espaces dédiés aux voyageurs en fauteuil roulant ou solliciter des prestations d'accueil et d'accompagnement jusqu'à la place dans le train, ce dont il résultait que le prix acquitté par M. X... pour son billet lui donnait*

*l'accès à des services dédiés aux personnes à mobilité réduite, auxquels n'avaient pas accès les clients ne présentant aucune difficulté de mobilité, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 1147 du code civil, dans sa rédaction antérieure à l'ordonnance du 10 février 2016, devenu l'article 1231-1 du même code ;*

*7°) que le juge est tenu de motiver sa décision ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a alloué une somme de 5 000 euros à M. X... au titre du « préjudice résultant » du manquement imputé à SNCF Mobilités (arrêt, p. 14 § 4) ; qu'en se prononçant ainsi, sans préciser en quoi le préjudice allégué consistait, la cour d'appel a privé sa décision de motifs, en violation de l'article 455 du code de procédure civile. »*

### **Le pourvoi incident**

M. X... fait grief à l'arrêt attaqué de l'avoir débouté 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 alors :

*«- d'une part, que si, s'agissant de l'entrée en vigueur de certaines des dispositions du règlement n° 1371/2007 du 23 octobre 2007 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 ; 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 ;*

*- d'autre part et subsidiairement, qu'en se bornant à relever la possibilité pour les États membres de retarder l'entrée en vigueur de certaines dispositions du règlement du 23 octobre 2007 et en statuant sans préciser le fondement juridique la conduisant à considérer qu'une telle dérogation avait bien été accordée à la SNCF dans la mise en œuvre de ce règlement, la cour d'appel, qui n'a pas mis la Cour de cassation en mesure d'exercer son contrôle, a violé l'article 12 du code de procédure civile. »*

### **3 - Identification du ou des points de droit faisant difficulté à juger**

L'application des articles 22 à 24 du règlement n° 1371/2007, relatifs à l'assistance dans les gares, l'assistance à bord des trains et les conditions auxquelles cette assistance est fournie (pourvoi incident).

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 en ce qui concerne l'accès aux prestations annexes au transport (pourvoi principal).

## 4 - Discussion citant les références de jurisprudence et de doctrine

### La législation

#### Le droit communautaire

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

Le règlement n° 1371/2007, entré en vigueur, en application de son article 37, le 3 décembre 2009, vise à établir les droits et les obligations des voyageurs ferroviaires afin de les protéger, en particulier lorsque le voyage est interrompu, et pour accroître l'efficacité et l'attractivité des services ferroviaires de voyageurs.

Il contient dans ses considérants l'exposé des objectifs suivants :

« (10) Il convient que les services ferroviaires de transport de voyageurs profitent aux citoyens en général. Par conséquent, les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, du fait d'un handicap, de l'âge ou de tout autre facteur, devraient accéder aux transports ferroviaires dans des conditions comparables à celles des autres citoyens. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ont le même droit que tous les autres citoyens à la libre circulation, à la liberté de choix et à la non-discrimination. Entre autres, il y a lieu de veiller en particulier à ce que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite reçoivent des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires, les conditions d'accès au matériel roulant et les équipements à bord. Afin de communiquer le mieux possible les informations concernant les retards aux personnes souffrant de handicaps sensoriels, il conviendrait de recourir à des systèmes audio et visuels, en tant que de besoin. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite devraient avoir la possibilité d'acheter leur billet à bord des trains sans supplément de prix. »

« (11) Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares devraient tenir compte des besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite, en se conformant aux STI pour les personnes à mobilité réduite, en vue de garantir que, conformément aux règles communautaires pour les marchés publics, tous les bâtiments et tout le matériel roulant soient rendus accessibles en éliminant progressivement les obstacles physiques et fonctionnels lors de l'acquisition de nouveau matériel ou lors de l'exécution de travaux de construction ou de rénovation majeure. »

« (25) Dans certains États membres, les entreprises ferroviaires pourraient rencontrer des difficultés dans la mise en œuvre de l'ensemble des dispositions du présent règlement, lors de son entrée en vigueur. Par conséquent, les États membres devraient pouvoir temporairement dispenser de l'application des dispositions du présent règlement les services ferroviaires intérieurs de transport de voyageurs à longue distance. La dispense temporaire ne devrait toutefois pas s'étendre aux dispositions du présent règlement relatives à l'accès au voyage ferroviaire des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, [...] ».

Aux termes de son article 1<sup>er</sup>, le règlement n° 1371/2007 a pour objet, notamment, d'établir des règles en ce qui concerne la protection des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite voyageant en train et l'assistance à ces personnes (sous d).

Au sens de ce règlement, les notions de «personne handicapée» ou de «personne à mobilité réduite» doivent s'entendre de toute personne dont la mobilité est réduite, lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire) ou de tout handicap ou déficience intellectuels, ou de toute autre cause de handicap, ou de l'âge, et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers du service mis à la disposition de tous les voyageurs (article 3, sous 15).

Il dispose à son article 2 :

« [...]

3. À partir de l'entrée en vigueur du présent règlement, les articles 9, 11, 12, et 19, l'article 20, paragraphe 1, et l'article 26 s'appliquent dans l'ensemble de la Communauté à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs.

4. 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.

5. Sauf en ce qui concerne les dispositions visées au paragraphe 3, un État membre peut déroger à l'application des dispositions du présent règlement en ce qui concerne les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs.

[...]»

Il comporte, à son chapitre V intitulé « Personnes handicapées et personnes à mobilité réduite » les articles 19 à 25 rédigés comme suit :

*Article 19 Droit au transport*

« 1. Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares établissent ou mettent en place des règles d'accès non discriminatoires applicables au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, avec la participation active d'organisations représentatives des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.

2. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ne se voient compter aucun supplément pour leurs réservations et leurs billets. Une entreprise ferroviaire, un vendeur de billets ou un voyageur ne peut refuser d'accepter une réservation ou d'émettre un billet pour une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite ou requérir qu'une telle personne soit accompagnée par une autre personne, sauf si cela est strictement nécessaire pour satisfaire aux règles d'accès visées au paragraphe 1. »

*Article 20 Communication d'informations aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite*

« 1. Sur demande, une entreprise ferroviaire, un vendeur de billets ou un voyageur fournit aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires ainsi que sur les conditions d'accès au matériel roulant conformément aux règles d'accès visées à l'article 19, paragraphe 1, et informe les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite des équipements à bord.

2. Lorsqu'une entreprise ferroviaire, un vendeur de billets et/ou un voyageur exerce la dérogation prévue à l'article 19, paragraphe 2, il en communique, sur demande, les raisons par écrit à la personne handicapée ou à mobilité réduite concernée, dans un délai de cinq jours ouvrables à compter de la date à laquelle la réservation ou l'émission du billet a été refusée ou à laquelle la condition d'accompagnement a été imposée. »

*Article 21 Accessibilité*

« 1. Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares veillent, par le respect des STI pour les personnes à mobilité réduite, à assurer l'accès des gares, des quais, du matériel roulant et des autres équipements aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

2. En l'absence de personnel d'accompagnement à bord d'un train ou de personnel dans une gare, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares s'efforcent, dans la mesure du raisonnable, de permettre aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite d'avoir accès au transport ferroviaire. »

*Article 22 Assistance dans les gares*

« 1. Lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite part d'une gare dotée de personnel, y transite ou y arrive, le gestionnaire des gares lui fournit gratuitement l'assistance nécessaire pour embarquer dans le train pour lequel elle a acheté un billet ou débarquer d'un tel train, sans préjudice des règles d'accès visées à l'article 19, paragraphe 1.

2. Les États membres peuvent prévoir une dérogation au paragraphe 1 dans le cas des personnes voyageant au moyen de services faisant l'objet d'un contrat de service public attribué conformément à la législation communautaire, à condition que l'autorité compétente ait pris d'autres mesures ou dispositions qui permettent de garantir la fourniture de services de transport d'un niveau d'accessibilité équivalent ou supérieur.

3. Dans les gares non dotées de personnel, l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire des gares veillent à ce que des informations aisément accessibles soient affichées conformément aux règles d'accès visées à l'article 19, paragraphe 1, en ce qui concerne les gares dotées de personnel les plus proches et l'assistance mise directement à la disposition des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite. »

*Article 23 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. »

*Article 24 Conditions auxquelles est fournie l'assistance*

« Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires des gares, les vendeurs de billets et les voyagistes coopèrent afin de fournir aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite l'assistance prévue aux articles 22 et 23 conformément aux points suivants :

a) 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. Lorsque le billet permet d'effectuer plusieurs voyages, une seule notification suffit, pour autant que des informations suffisantes soient fournies sur les horaires des voyages ultérieurs;

b) les entreprises ferroviaires, les gestionnaires des gares, les vendeurs de billets et les voyagistes prennent toutes les mesures nécessaires pour la réception des notifications;

c) si aucune notification n'est effectuée conformément au point a), l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire des gares s'efforcent, dans la mesure du raisonnable, de fournir à la personne handicapée ou à la personne à mobilité réduite une assistance qui lui permette de voyager;

d) sans préjudice des pouvoirs d'autres entités en ce qui concerne les zones situées en dehors de la gare, le gestionnaire des gares ou toute autre personne autorisée indique les endroits, à l'intérieur et à l'extérieur de la gare, où les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite peuvent annoncer leur arrivée à la gare et, au besoin, demander une assistance;

e) une assistance est fournie à condition que la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite se présente à l'endroit indiqué à une heure fixée par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de la gare qui fournit l'assistance. L'heure fixée ne doit pas précéder de plus de soixante minutes l'heure de départ annoncée ou l'heure à laquelle tous les voyageurs ont été invités à se présenter à l'enregistrement. Si aucune heure n'a été fixée à la personne handicapée ou à la personne à mobilité réduite, celle-ci se présente à l'endroit indiqué au moins trente minutes avant l'heure de départ annoncée ou avant l'heure à laquelle tous les voyageurs ont été invités à se présenter à l'enregistrement.

*Article 25 Indemnisation relative à l'équipement de mobilité ou à un autre équipement spécifique*

« Si l'entreprise ferroviaire est responsable de la perte ou de l'endommagement, total ou partiel, d'un équipement de mobilité ou d'un autre équipement spécifique utilisé par les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite, aucune limite financière n'est applicable. »

2) Le règlement (UE) n ° 1300/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite :

Le règlement n° 1300/2014 étend à l'ensemble du système ferroviaire de l'UE, en les améliorant, les règles d'accessibilité des personnes handicapées ou à mobilité réduite prévues par la décision 2008/164 de la Commission en ce qui concerne le système ferroviaire transeuropéen et à grande vitesse.

Selon son article 2, les normes qu'il édicte ne s'appliquent pas au matériel roulant existant déjà en service sur le réseau à la date de sa mise en application le 1<sup>er</sup> janvier 2015 à moins que ce matériel ne fasse l'objet d'un renouvellement ou d'un réaménagement.

## **Le droit national**

### **1) Le code des transports**

Le code des transports publié au JO du 3 novembre 2010 et entré en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2010 <sup>1</sup>prévoit :

Article L. 2151-1 : « Le [règlement n° 1371/2007] s'applique aux voyages et services ferroviaires pour lesquels une entreprise doit avoir obtenu une licence conformément à la directive [...] »

Article L. 2151-2 : « Les services publics de transport ferroviaire de voyageurs urbains, départementaux ou régionaux réalisés sur le réseau ferroviaire tel que défini à l'article L. 2122-1 sont soumis à l'application des seuls articles 9, 11, 12, 19, 26 ainsi que du I de l'article 20 du règlement précité.

Les autres services intérieurs de transport ferroviaire de voyageurs sont soumis à l'application des seuls articles 9, 11, 12, 19, 26 ainsi que du I de l'article 20 du même règlement pour une période de cinq ans. Celle-ci peut être renouvelée, par décret, deux fois par période maximale de cinq ans. À l'issue de cette période, l'ensemble des dispositions du même règlement est applicable à ces services.

---

<sup>1</sup> Article 17 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

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. »<sup>2</sup>

L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, ratifiée par la loi 2015-988 du 5 août 2015, a instauré les Agendas d'Accessibilité Programmée et rallongé le délai prévu à l'article 45 de 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, aux termes duquel, « 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 ».

Elle a ainsi inséré dans le code des transports les deux articles suivants :

Article L. 1112-2-1

« I. Pour les services de transport ne relevant pas des services de transport librement organisés prévus aux articles L. 3111-17 et suivants, il peut être élaboré un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée. Cet agenda comporte une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité de ce service et prévoit les modalités et la programmation de la réalisation de ces actions ainsi que le financement correspondant. Il précise les points d'arrêt identifiés comme prioritaires, les dérogations sollicitées en cas d'impossibilité technique avérée mentionnée à l'article L. 1112-4 et les mesures de substitution prévues dans ces derniers cas.

Pour les services de transport ferroviaire, le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée inclut également, au titre des obligations d'accessibilité prévues aux deux premiers alinéas de l'article L. 111-7-3 du code de la construction et de l'habitation, les travaux relatifs aux gares et aux autres points d'arrêt ferroviaires identifiés comme prioritaires ainsi que les mesures de substitution prévues pour ceux qui ne le sont pas en application de l'article L. 1112-1.

Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée prévoit également les modalités et le calendrier de formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés et les mesures d'information des usagers à mettre en œuvre par l'exploitant.

Il précise les modalités de son actualisation.

[...] »

Article L. 1112-2-2 :

« La durée de réalisation du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée ne peut excéder, à compter de son approbation :

[...]

---

<sup>2</sup> Les dispositions contenues à l'article L 2151-2 ont été créées par l'article 3 de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives au transport, lequel a été abrogé par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 (article 7).

3° Trois périodes de trois ans maximum pour les services de transport public ferroviaire et, en Île-de-France, les services de transport empruntant les lignes du réseau express régional.  
»

L'ordonnance n° 2014-1090 a également ajouté à l'article L. 1112-3, qui dispose :

« Tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux est accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. »  
un alinéa 2 aux termes duquel :

« Le matériel roulant routier, guidé et ferroviaire en service le 13 février 2015 peut être exploité après cette date. Toutefois, une proportion minimale de matériel roulant affecté aux services réguliers et à la demande de transport public routier de voyageurs doit être accessible sur chaque service. Cette proportion et sa progression sont déterminées par décret en fonction du matériel roulant utilisé et du type de services de transport collectif de voyageurs. Le matériel roulant routier accessible est affecté en priorité aux lignes les plus fréquentées. »

Le schéma directeur d'accessibilité des services ferroviaires nationaux, agenda d'accessibilité programmée, a été validé par l'arrêté du 29 août 2016 (JO du 18 septembre 2016).

Il expose les engagements de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau concernant :

- la mise en accessibilité de 160 points d'arrêt du réseau ferré national : accessibilité des quais, de leurs accès, des bâtiments voyageurs ... ;
- 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.

### **Le code civil**

Aux termes de l'article 1135 devenu 1194 du code civil, les conventions obligent non seulement à ce qui y est exprimé, mais encore à toutes les suites que l'équité, l'usage ou la loi donnent à l'obligation d'après sa nature.

Selon l'article 1147 du code civil ancien, le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part.

Le contrat de transport de voyageur a été 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.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> R. Rodière et B. Mercadal, Droits des transports terrestres et aériens : Précis Dalloz, 5e éd. 1990, n° 334.

Des auteurs ont exposé que ce contrat mettait 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>4</sup>

La Cour de cassation ne s'est pas encore prononcée sur ce point. Elle a précisé la portée des obligations du transporteur ferroviaire en matière de ponctualité (1<sup>re</sup> Civ., 14 janvier 2016, pourvoi n° 1428227) et de sécurité.

Dans l'arrêt du 11 décembre 2019 (pourvoi n° 18-13840, en cours de publication), notre chambre, sur le fondement de l'article 11 du règlement n° 1371/2007, a admis que la faute simple du voyageur exonère le transporteur ferroviaire de sa responsabilité contractuelle, revenant ainsi sur sa jurisprudence selon laquelle ce transporteur ne pouvait s'exonérer de sa responsabilité en cette matière qu'en cas de force majeure.

## Les pourvois

### Le pourvoi incident

M. X... reproche à l'arrêt attaqué 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).

La cour d'appel a retenu en page 10 de l'arrêt attaqué :

*« Les articles 2 § 4 et 5, 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 (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 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), 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. »*

puis en page 12 :

---

<sup>4</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)

« L'article L. 2151-2 du code des transports dispose que :

- les services publics de transport ferroviaire de voyageurs urbains, départementaux ou régionaux réalisés sur le réseau ferroviaire tel que défini à l'article L. 2122-1 sont soumis à l'application des seuls articles 9, 11, 12, 19, 26 ainsi que du I de l'article 20 du règlement précité,
- les autres services intérieurs de transport ferroviaire de voyageurs sont soumis à l'application des seuls articles 9, 11, 12, 19, 26 ainsi que du I de l'article 20 du même règlement pour une période de cinq ans. Celle-ci peut être renouvelée, par décret, deux fois par période maximale de cinq ans. À l'issue de cette période, l'ensemble des dispositions du même règlement est applicable à ces services.

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 [sic].

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.

Quant aux articles L. 114 et L. 114-1 du code de l'action sociale et des familles, ils sont issus de 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, loi d'orientation renvoyant à des dispositions prises par voie réglementaire, dont le détail n'est pas précisé par l'appelant sauf à considérer qu'il s'agit des textes susvisés dont l'applicabilité a été écartée.

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

Le tribunal de grande instance de Toulouse a exposé ce qui suit :

« Le règlement sus-rappelé n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, relatif aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires, est entré en vigueur le 03 décembre 2009.

Force est de rappeler que si ce règlement est d'application immédiate des dispositions relatives au droit à la disponibilité des billets et réservations (article 9), à la responsabilité du transporteur à l'égard du voyageur (article 11), au droit au transport des personnes handicapées à mobilité réduite (articles 19 et 20) ainsi que celles relatives à la sécurité personnelle des voyageurs (article 26), il offre toutefois la possibilité pour chaque État de différer à son application pour les autres dispositions pour les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs et les services ferroviaires intérieurs de transport de voyageurs, pour une période ne dépassant pas cinq ans, renouvelable deux fois par périodes maximales de cinq ans, soit jusqu'au 03 décembre 2024, dont les parties s'accordent pour fixer, à ce jour, comme date butoir (article 24 et 5).

En premier lieu, ce règlement consacre le principe d'un accès non discriminatoire au transport, faisant ainsi interdiction de compter un supplément de prix pour les réservations et les billets. En outre, obligation est faite à l'entreprise ferroviaire, sur demande, de fournir des

*informations sur l'accessibilité des services ferroviaires et sur les conditions d'accès au matériel roulant ainsi que sur les équipements à bord ; force est de constater que sur les trajets contestés par A... X..., pour lesquels ce dernier souligne l'inaccessibilité aux toilettes ou au bar, et l'inconfort ainsi subi en raison de la longueur du trajet, et fournit les copies de réservation de ses billets électroniques, ceux-ci ont été acquis par internet, sans consultation du site ACCES PLUS permettant d'accéder à de telles informations de plus, les photographies jointes sont non datées ni mises en relation avec tel voyage contesté (ses pièces 5,6, 8 et 8-1).*

*De plus, ce dernier 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 - et ce alors même qu'au moment de l'acquisition de son billet, il avait la possibilité de réserver un des espaces dédiés aux voyageurs en fauteuil roulant et y associer une prestation d'accueil et d'accompagnement au train, ces prestations gratuites étant accessibles dans une large mesure pour les trains « Grandes lignes » et « Intercités ».*

En second lieu, ensuite de la loi Handicap du 11 février 2005, qui impose la mise en accessibilité du cadre de vie (établissements recevant du public, transports conventionnels) dans un délai de 09 années, soit avant le 13 février 2015, l'ordonnance du 26 septembre 2014, ratifiée par la loi du 05 août 2015, en a redéfini les modalités notamment pour les transports publics, en définissant un calendrier précis et les plans de financement nécessaires à leur réalisation, de sorte que ce délai court jusqu'en 2024 ainsi, l'article L.1112-2-2 du Code des transports fixe-t-il la durée de réalisation du schéma directeur d'accessibilité- agenda d'accessibilité programmée à trois périodes de trois années maximum pour les services de transport public ferroviaire.

Le Schéma Directeur d'Accessibilité des Services Ferroviaires Nationaux (SDNA) de juin 2016 (pièces n°4 et 11 de la défenderesse), a été validé le 29 août 2016, accordant ainsi à la SNCF un délai de 9 ans afin de garantir l'accessibilité des personnes handicapées telle que prévue par la loi du 5 août 2015. Toutefois, ce schéma d'accessibilité se limite aux trains en service à compter de la loi du 11 février 2005, aucune obligation n'étant ainsi prévue à l'égard des trains déjà en service à cette date à l'exception des trains faisant l'objet d'une modification substantielle.

Ainsi, et conformément aux dispositions de l'article L.1112-3 de ce même code, « *tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux est accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Le matériel roulant routier, guidé et ferroviaire en service le 13 février 2015 peut être exploité après cette date. [...] »*. Dès lors, il ne pèse pas sur la SNCF MOBILITES pas l'obligation de mise en accessibilité du matériel déjà roulant en 2005, sauf hypothèse d'une modification substantielle de ce matériel ou de son réaménagement en ce sens lors d'opérations de rénovation lourde, l'ensemble de ses trains affrétés et empruntés par A... X... dans des conditions contestées relevant du régime applicable au matériel roulant en février 2005.

Dans ces conditions, ce moyen ne peut prospérer et A... X... sera débouté de l'ensemble de ses demandes [...] »

Il incombera à la Cour de déterminer si le pourvoi incident de M. X... doit être apprécié à l'aune des seuls motifs de l'arrêt infirmatif attaqué ou également de ceux du tribunal de grande instance.

À cet égard, si l'arrêt renvoie aux motifs du jugement, lesquels peuvent être compris en ce sens que les articles 22 à 24 sont applicables, l'arrêt indique quant à lui que ces textes « ne sont pas d'application impérative » et conclut son analyse par « le non-respect de ces textes ne peut être opposé par M. X... à la SNCF ».

Sur ce point, il est constant que la France a fait usage de la possibilité prévue à l'article 2, paragraphe 4, du règlement n° 1371/2007 à l'article L 2151-2 du code des transports pour une durée de cinq ans.

Il ne paraît pas contestable que ce délai, compte tenu de la validation du Schéma Directeur d'Accessibilité des Services Ferroviaires Nationaux (SDNA) de juin 2016, été prorogé à l'article L 1112-2-2 du code des transports pour une durée de neuf ans en ce qui concerne la réalisation des travaux destinés à garantir l'accessibilité des gares et du matériel roulant, prévus à l'article 21 du règlement n° 1371/2007.

En revanche, doit-on considérer que ce délai l'a été également s'agissant de l'application des articles 22 à 24 dudit règlement ?

### **Le pourvoi principal**

La cour d'appel a retenu les motifs suivants :

« L'appelant invoque ensuite l'inexécution imparfaite du contrat susceptible d'être sanctionnée par l'octroi de dommages et intérêts. Soulignant l'inconfort subi en raison de la longueur du trajet, il conteste essentiellement la non-accessibilité aux services à bord des trains (voiture bar, toilettes, déplacements malaisés ou impossibles dans des couloirs trop étroits).

Le contrat de transport de voyageurs est un contrat d'entreprise générateur d'une obligation de résultat mise à la charge du transporteur quant à l'arrivée à la destination et à l'heure convenues. 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. L'exécution matérielle du transport stricto sensu, relève du régime de la responsabilité contractuelle.

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 susvisé 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.

Le préjudice résultant de ce manquement sera indemnisé par l'octroi d'une somme de 5 000 euros à titre de dommages et intérêts, le jugement étant infirmé en son rejet de cette demande. »

La SNCF invoque 7 branches au soutien de son moyen :

- **1<sup>ère</sup> branche** : violation de l'article 1135 du code civil ancien en ce que la cour d'appel a dit que la SNCF avait manqué à une obligation générale de soins alors que les modalités d'accessibilité des personnes handicapées, y compris en matière d'hygiène et de confort, sont régies par la loi et que celle-ci a été respectée ;

M. X... soutient que le moyen pris en cette branche est irrecevable comme étant nouveau.

Dans ses conclusions devant la cour d'appel, la SNCF expose qu'elle est en totale conformité avec ses obligations légales et réglementaires relatives à l'accessibilité de son matériel roulant et que sa responsabilité contractuelle ne saurait être engagée en ce qu'elle aurait méconnu l'article L 1112-1 du code des transports.

La SNCF soutient que le juge ne saurait étendre une obligation lorsque celle-ci est définie par la loi. Elle expose que les législateurs européen et national ont prévu une mise aux normes progressives du matériel roulant et que, comme la cour l'a constaté, elle a respecté la législation applicable.

M. X... expose que se rattache nécessairement au contrat de transport l'obligation pour le transporteur d'offrir aux voyageurs des conditions de transport décentes et que cette obligation est le corollaire de l'obligation de sécurité.

- **2<sup>ème</sup> branche** (subsidaire) : violation des articles 1134, 1135 et 1147 du code civil anciens en ce que le contrat de transport ferroviaire ne lui impose pas l'obligation d'assurer un transport dans des conditions normales d'hygiène et de confort ;

La SNCF expose qu'une telle obligation n'a pas été reconnue par la Cour de cassation et qu'il ne serait pas raisonnable de le faire, les notions d'hygiène et de confort normal » étant trop subjectives.

- **3<sup>ème</sup> branche** (plus subsidiaire) : 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 ;

M. X... fait valoir qu'une telle recherche n'était pas demandée à la cour d'appel et, au demeurant, qu'elle a été effectuée.

- **4<sup>ème</sup> branche** : violation du contradictoire en ce que l'arrêt se fonde sur l'article L 2151-2, alinéa 3, du code des transports, selon lequel l'autorité compétence peut décider d'appliquer tout ou partie des dispositions non obligatoires du règlement n° 1371/2007 ;

- **5<sup>ème</sup> branche** : violation de la loi en ce que l'article L 2152-2, alinéa 3, ne prévoit qu'une simple faculté ;

M. X... souligne que ces deux branches visent un motif surabondant.

- **6<sup>ème</sup> branche** : manque de base légale 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 celui-ci avait accès à des services dédiés aux personnes à mobilité réduite et non ouverts aux autres voyageurs :

La SNCF expose qu'elle a fait valoir (concl. p. 20) qu'elle proposait aux personnes à mobilités réduite un service dénommé « accès plus » leur permettant de bénéficier de prestations d'accueil et d'accompagnement.

M. X... indique que cette recherche n'avait pas été demandée à la cour par la SNCF qui n'a pas fait mention du principe de non-discrimination et du service « accès plus » dans la partie de ses conclusions relative à sa responsabilité contractuelle et, au demeurant, que le grief n'est pas fondé.

- **7<sup>ème</sup> branche** : défaut de motivation de la condamnation à une somme de 5 000 euros sans préciser la consistance du préjudice (7<sup>ème</sup> branche).

M. X... rappelle que la Cour de cassation a reconnu aux juges du fond un pouvoir souverain dans l'évaluation du préjudice subi par la victime.

**5 - Orientation proposée : FS**