

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE RENNES**

N° 2003041

SNCF VOYAGEURS
SNCF RESEAU

M. Olivier Gosselin
Président-rapporteur

M. William Desbourdes
Rapporteur public

Audience du 3 janvier 2023
Décision du 16 janvier 2023

60-01-02-01
D

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Le tribunal administratif de Rennes

(5^{ème} chambre)

Vu la procédure suivante :

Par une requête et des mémoires, enregistrés les 22 juillet 2020, 9 et 14 décembre 2021, 17 novembre, 7 décembre et 30 décembre 2022, les sociétés SNCF Voyageurs et SNCF Réseau, représentées par Me Berthault, demandent au tribunal dans le dernier état de leurs écritures :

1°) de condamner Brest Métropole à verser la somme de 398 791,29 euros à la société SNCF Voyageurs en réparation du préjudice qu'elle estime avoir subi en raison de l'accident survenu le 31 décembre 2015 au passage à niveau n° 306 situé sur le territoire de la commune du Relecq-Kerhuon ;

2°) de condamner Brest Métropole à verser la somme de 124 367,70 euros à la société SNCF Réseau en réparation du préjudice qu'elle estime avoir subi en raison de l'accident survenu le 31 décembre 2015 au passage à niveau n°306 situé sur le territoire de la commune du Relecq-Kerhuon ;

3°) de mettre à la charge de Brest Métropole la somme de 1 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative à verser à la société SNCF Voyageurs.

4°) de mettre à la charge de Brest Métropole la somme de 1 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative à verser à la société SNCF Réseau.

Les sociétés soutiennent que :

- la responsabilité de Brest Métropole est engagée sur le fondement de la responsabilité sans faute en tant que propriétaire et gestionnaire de l'ouvrage public ;

- les préjudices de la société SNCF Voyageurs peuvent être évalués à la somme globale 398 791,29 euros ;
- les préjudices de la société SNCF Réseau peuvent être évalués à la somme globale de 124 367,70 euros.

Par des mémoires en défense, enregistrés les 5 novembre 2021, 28 juillet, 2 décembre et 23 décembre 2022, Brest Métropole, représentée par Me Collet, conclut au rejet de la requête, à titre subsidiaire, à ce que l'Etat la garantisse de l'ensemble des condamnations prononcées à son encontre et à ce qu'il soit mis à la charge des requérantes ou, à titre subsidiaire, à la charge de l'Etat, une somme de 5 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle fait valoir que :

- la requête est irrecevable à défaut pour les requérantes de justifier d'une demande indemnitaire préalable ;
- la requête est insuffisamment motivée à défaut pour les requérantes de mentionner le régime de responsabilité invoqué ;
- les requérantes ont commis une faute de nature à exonérer la collectivité de sa responsabilité ;
- les préjudices invoqués par les requérantes ne sont pas établis ;
- elle est bien fondée à appeler en garantie l'Etat.

Par un mémoire, enregistré le 6 septembre 2022, le préfet du Finistère conclut au rejet de la requête ainsi qu'au rejet de l'appel en garantie présenté par Brest Métropole.

Il soutient que l'Etat n'a commis aucune carence fautive.

Par un courrier du 29 novembre 2021, les parties ont été informées, en application des dispositions de l'article R. 611-7 du code de justice administrative, de ce que le jugement était susceptible d'être fondé sur un moyen relevé d'office, tiré de ce que la responsabilité de Brest métropole ne pouvait être engagée qu'au titre de la responsabilité sans faute dont bénéficie le tiers à l'ouvrage public.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code général des collectivités territoriales ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de M. Gosselin ;
- les conclusions de M. Desbourdes, rapporteur public.
- et les observations de Me Fromager, représentant SNCF Voyageurs et SNCF Réseau, et de Me Marie, représentant Brest Métropole.

Considérant ce qui suit :

1. Le 31 décembre 2015, alors qu'il circulait sur la ligne Paris-Montparnasse-Brest, un train de la SNCF a percuté la remorque d'un camion de la SARL G. qui empiétait sur la voie ferrée au passage à niveau n° 306 sis rue Kerscao au Relecq-Kerhuon. Par un jugement n° 1701592 du 23 avril 2019 qui ne présente pas d'autorité de la chose jugée pour le présent recours, le tribunal administratif de Rennes a condamné la communauté urbaine Brest Métropole à indemniser la SARL Transports routiers de la Loire de ses préjudices au motif que l'accident était la conséquence d'un défaut d'aménagement de la voie publique routière et, plus précisément, de l'implantation d'un passage piéton à une distance ne permettant pas l'arrêt d'un ensemble routier de taille standard entre ce passage et l'axe de la barrière positionnée après le passage à niveau. Par un courrier du 22 décembre 2019, la société SNCF Mobilités, devenue SNCF Voyageurs, et la société SNCF Réseau ont demandé à Brest Métropole l'indemnisation de leurs préjudices résultant de cet accident et évalués à 398 791,29 euros pour la première et à 124 367,70 euros pour la seconde. Par une décision implicite du 26 février 2020, Brest Métropole a rejeté cette demande préalable indemnitaire.

Sur la fin de non-recevoir opposée en défense :

2. Aux termes de l'article R. 421-1 du code de justice administrative : « *La juridiction ne peut être saisie que par voie de recours formé contre une décision, et ce, dans les deux mois à partir de la notification ou de la publication de la décision attaquée. / Lorsque la requête tend au paiement d'une somme d'argent, elle n'est recevable qu'après l'intervention de la décision prise par l'administration sur une demande préalablement formée devant elle. / Le délai prévu au premier alinéa n'est pas applicable à la contestation des mesures prises pour l'exécution d'un contrat.* ».

3. Par un courrier du 22 décembre 2019, signé par Mme L., les sociétés SNCF Mobilités, devenue SNCF Voyageurs, et SNCF Réseau ont demandé l'indemnisation de leurs préjudices résultant de l'accident survenu le 31 décembre 2015. Si Brest Métropole soutient que Mme L. ne bénéficiait pas de la qualité pour agir au nom et pour le compte des sociétés SNCF Mobilités et SNCF Réseau, il ressort toutefois des pièces du dossier que, par une délégation de pouvoirs en date du 19 décembre 2019, M. F., délégué juridique territorial au sein de la délégation juridique territoriale ouest de la direction juridique du groupe SNCF, lui a expressément donné pouvoir, dans la limite de ses propres attributions, pour traiter, au nom et pour le compte des sociétés SNCF Mobilités et SNCF Réseau, le litige les opposant à Brest Métropole dans le cadre de l'accident survenu le 31 décembre 2015 au passage à niveau n° 306 sur la commune du Relecq-Kerhuon. Dans ces conditions et en tout état de cause, le recours gracieux du 22 décembre 2019 doit être regardé comme ayant été valablement présenté par les sociétés SNCF Voyageurs et SNCF Réseau. Par suite, la fin de non-recevoir tirée de l'absence de demande préalable indemnitaire doit, en tout état de cause, être écartée.

Sur la responsabilité :

4. Aux termes de l'article L. 5215-20 du code général des collectivités territoriales : « *I. - La communauté urbaine exerce de plein droit, au lieu et place des communes membres, les compétences suivantes : (...)* / *2° En matière d'aménagement de l'espace communautaire : (...)* / *b) (...) création ou aménagement et entretien de voirie ; signalisation ; (...)* ». Il résulte de ces dispositions que la compétence de l'entretien de la voie publique a été transférée de plein droit à la communauté urbaine Brest Métropole à la création de cette dernière. Ce transfert implique que

tous les litiges trouvant leur origine dans la création, l'aménagement et l'entretien de la voirie relèvent de sa responsabilité.

5. Par ailleurs, le maître de l'ouvrage est responsable, même en l'absence de faute, des dommages que les ouvrages publics dont il a la garde peuvent causer aux tiers tant en raison de leur existence que de leur fonctionnement. Il appartient au tiers, victime d'un dommage survenu du fait d'un ouvrage public, de rapporter la preuve du lien de cause à effet entre l'ouvrage et le dommage dont il se plaint. La collectivité en charge de cet ouvrage ne peut dégager sa responsabilité que si elle établit que ces dommages résultent de la faute de la victime ou d'un cas de force majeure. Ce tiers n'est pas tenu de démontrer le caractère grave et spécial du préjudice qu'il subit lorsque le dommage n'est pas inhérent à l'existence même de l'ouvrage public ou à son fonctionnement et présente, par suite, un caractère accidentel.

6. Le 31 décembre 2015 vers 6 heures 45 minutes, un camion de la SARL G. a traversé le passage à niveau n° 306 sis rue Kerscao au Relecq-Kerhuon alors que le feu tricolore placé en bord de chaussée avant ce passage était vert et que le signal annonçant l'arrivée imminente d'un train n'était pas déclenché. En aval de ce passage à niveau, le chauffeur du camion a dû s'arrêter afin de laisser un piéton, engagé, traverser sur le passage prévu à cet effet. Alors qu'il était immobilisé, la remorque du camion qui dépassait sur la voie ferrée a été percutée par un train. Cet accident était la conséquence de l'implantation d'un passage piéton à une distance ne permettant pas l'arrêt d'un ensemble routier de taille standard entre ce passage et l'axe de la barrière positionnée après le passage à niveau, et donc d'un défaut d'aménagement de la voie publique routière. Il résulte de l'instruction que les sociétés SNCF Mobilités et SNCF Réseau avaient la qualité de tiers par rapport à la voie publique routière dont le défaut d'aménagement est à l'origine du dommage dont ces entreprises demandent réparation, la circonstance, à la supposer même établie, qu'aucune autre solution n'aurait été possible pour améliorer cet aménagement étant sans influence sur la qualité de tiers des sociétés requérantes.

7. Ainsi qu'il vient d'être dit, l'accident survenu le 31 décembre 2015 est la conséquence dommageable de l'aménagement de la voie publique routière et non de la présence ou du fonctionnement du passage à niveau. Dans ces conditions, la circonstance que la SNCF ait été associée à l'aménagement du passage à niveau ainsi qu'aux discussions relatives à sa dangerosité ne révèle pas une faute de cette entreprise et est sans incidence en l'espèce, aucune pièce du dossier ne permettant de constater que la SNCF serait intervenue dans l'aménagement du passage piéton qui n'est pas un élément constitutif du passage à niveau. Par suite, Brest Métropole n'est pas fondée à soutenir qu'une faute commise par les sociétés SNCF Mobilités et SNCF Réseau serait de nature à l'exonérer totalement ou partiellement de sa responsabilité.

8. Il résulte de ce qui précède que les sociétés SNCF Voyageurs et SNCF Réseau sont fondées à demander la condamnation de Brest Métropole à les indemniser des conséquences préjudiciables de l'accident survenu le 31 décembre 2015.

Sur les préjudices :

9. Pour justifier de leur préjudice, les sociétés SNCF Voyageurs et SNCF Réseau produisent un décompte détaillé des charges résultant pour elles de l'accident, établi sur la base du protocole conclu avec la fédération des sociétés d'assurances et le groupement des entreprises mutuelles d'assurance lequel constitue un usage professionnel et présente, même s'il n'est pas directement opposable à Brest Métropole qui n'en est pas membre, un ensemble d'éléments pertinents et non sérieusement contredits sur le montant du préjudice commercial subi par les deux entreprises ferroviaires du fait des retards et des conséquences des accidents. Ce protocole

fixe les coûts horaires de main-d'œuvre qui sont définis annuellement par décision de la commission d'application du protocole, ainsi que le taux des charges de structure des entreprises.

10. S'agissant de la société SNCF Voyageurs, il résulte de l'instruction que même si le cadre d'astreinte, le cadre transport-traction et l'agent d'accompagnement du train étaient en poste et auraient été payés même en l'absence d'accident, ces agents sont intervenus, dans le cadre d'astreintes spécifiques, pour régler les conséquences de cet accident et n'ont pu dans le même temps assurer leurs autres obligations professionnelles qu'ils ont dû remettre à plus tard. Cette intervention doit donc être regardée comme un surcroît de charge directement imputable à la perturbation du trafic engendrée par l'accident qui doit être pris en compte dans la réparation du préjudice de la société SNCF Voyageurs. Par ailleurs, contrairement à ce que soutient Brest Métropole, le coût de la main-d'œuvre des agents du Technicentre de Nevers doit être pris en compte au titre du préjudice car l'accident a bien entraîné un surcroît de travail par rapport à un entretien normal du matériel. Il en est de même du coût d'acheminement de la rame vers ce Technicentre qui, en l'absence de tout élément susceptible d'établir que le calcul ne serait pas correct, est valablement établi par les éléments chiffrés applicables au litige en fonction du protocole d'évaluation des dommages établi entre la SNCF et la fédération des sociétés d'assurance. Par ailleurs, la période d'immobilisation de la rame débute bien à la date de l'accident et ne se limite pas à la seule période de son passage au Technicentre. Enfin, la société SNCF Voyageurs a bien supporté des coûts liés à la mise en place ou à l'offre de moyens de transport de substitutions à sa clientèle dont il n'y a pas lieu de déduire les recettes des billets des voyageurs qui correspondent à un service rendu distinct des conséquences de l'accident. S'agissant des autres postes de préjudice, Brest Métropole se borne à faire valoir que la société SNCF Voyageurs n'en établit pas la réalité. Toutefois, ainsi qu'il vient d'être dit, les divers justificatifs attestant des autres dépenses liées notamment à la réparation du train endommagé lors de la collision survenue le 31 décembre 2015, établis à partir du même protocole, établissent suffisamment le caractère indemnisable de ces préjudices.

11. Il en résulte que la société SNCF Voyageurs peut donc prétendre à la réparation de ses préjudices correspondants au coût d'acheminement de l'engin endommagé du lieu du sinistre à l'atelier de réparation, évalué à 23 490,37 euros, au coût de l'immobilisation du matériel roulant, évalué à 56 961,98 euros, au coût de la main-d'œuvre, évalué à 105 058,03 euros, au coût des fournitures nécessaires pour la réparation du matériel roulant, évalué à 147 547,70 euros, au coût de la traction évalué à 1 319,91 euros, au coût lié aux perturbations, évalué à 52 530,49 euros ainsi qu'au coût des substitutions routières et services à la clientèle, évalué à 11 882,81 euros.

12. S'agissant de la société SNCF Réseau, il résulte de l'instruction que les agents du centre opérationnel de gestion des circulations perturbées sont intervenus, dans le cadre d'astreintes spécifiques, pour régler les conséquences de cet accident et n'ont pu dans le même temps assurer leurs autres obligations professionnelles qu'ils ont dû remettre à plus tard. Cette intervention et le coût qui en découle doit donc être regardée, contrairement à ce que soutient Brest Métropole comme un préjudice indemnisable. Pour les autres préjudices, Brest Métropole se borne à faire valoir que la société SNCF Réseau n'établirait pas leur réalité. La société SNCF Réseau produit toutefois, dans le cadre de la présente instance, les justificatifs établis dans la forme rappelée au point 10 et attestant de dépenses liées notamment à la réparation des infrastructures de transport endommagées lors de la collision survenue le 31 décembre 2015.

13. La société SNCF Réseau peut donc prétendre à la réparation de ses préjudices correspondants au coût de la main-d'œuvre de la fonction infrastructure, évalué à 41 288,05 euros, au coût des fournitures nécessaires à la réparation des infrastructures, évalué à

42 268,47 euros, au coût des achats directs et des prestations externes, évalué à 32 914,85 euros, au coût de la logistique, évalué à 3 263,73 euros et au coût de la main-d'œuvre de l'établissement infra-circulation, évalué à 4 632,60 euros.

14. Il résulte de tout ce qui précède qu'il y a lieu de condamner Brest Métropole à verser respectivement à la société SNCF Voyageurs et à la société SNCF Réseau les sommes totales de 398 791,29 euros et 124 367,70 euros au titre de la réparation de leurs préjudices.

Sur l'appel en garantie formé par la communauté urbaine Brest Métropole à l'encontre de l'Etat :

15. Il résulte de l'instruction que le dommage trouve son origine exclusive dans l'aménagement de la voie publique routière. Dès lors, la circonstance que l'Etat n'aurait pris aucune mesure susceptible de faire cesser le risque induit pas la présence du passage à niveau n° 306 est sans incidence en l'espèce. La responsabilité de l'Etat n'étant pas susceptible d'être recherchée au titre de l'accident survenu le 31 décembre 2015, il y a lieu, conformément à sa demande, de le mettre hors de cause. Dans ces conditions, Brest Métropole n'est pas fondée à demander à être garantie par l'Etat de toute condamnation pouvant être prononcée à son encontre.

Sur les frais liés au litige :

16. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que les sociétés SNCF Voyageurs et SNCF Réseau et, à titre subsidiaire l'Etat, qui n'ont pas la qualité de partie perdante, versent à Brest Métropole la somme que celle-ci réclame au titre des frais exposés par elle et non compris dans les dépens.

17. Il y a lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge de la communauté urbaine Brest Métropole une somme de 1 500 euros à verser aux sociétés SNCF Voyageurs et SNCF Réseau ensemble au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

D É C I D E :

Article 1^{er} : Brest Métropole est condamnée à verser à la société SNCF Voyageurs une somme de 398 791,29 euros.

Article 2 : Brest Métropole est condamnée à verser à la société SNCF Réseau une somme de 124 367,70 euros.

Article 3 : Les conclusions d'appel en garantie présentées par Brest Métropole sont rejetées.

Article 3 : Brest Métropole versera aux sociétés SNCF Voyageurs et SNCF Réseau ensemble la somme de 1 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 4 : Les conclusions présentées par Brest Métropole au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 5 : Le présent jugement sera notifié à la société SNCF Voyageurs, à la société SNCF Réseau, à Brest Métropole et au ministre délégué de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports.

Copie du présent jugement sera adressée au préfet du Finistère.

Délibéré après l'audience du 3 janvier 2023 à laquelle siégeaient :

M. Gosselin, président,
Mme Pottier, première conseillère,
Mme Gourmelon, première conseillère.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 16 janvier 2023.

Le président-rapporteur,

L'assesseur le plus ancien,

signé

signé

O. Gosselin

F. Pottier

La greffière,

signé

E. Douillard

La République mande et ordonne au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires en ce qui le concerne ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.