

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1967-1968

Annexe au procès-verbal de la séance du 30 novembre 1967.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),  
sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,  
autorisant la ratification de la **Convention additionnelle** à la  
Convention internationale concernant le transport des voya-  
geurs et des bagages par chemins de fer (C. I. V.) du 25 février  
1961, relative à la **responsabilité du chemin de fer pour la mort  
et les blessures des voyageurs, signée le 26 février 1966,***

Par M. Auguste BILLIEMAZ,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, *président* ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, *vice-présidents* ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, *secrétaires* ; Louis André, Emile Aubert, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Chauty, Henri Claireaux, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, André Dulin, Emile Durieux, Jean Errecart, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, Marcel Mathy, François Mon-sarrat, Jean Natali, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Pauzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Roger Poudonson, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, René Tori-bio, Henri Tournan, Raoul Vadepiéd, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (3<sup>e</sup> législ.) : 284, 366 et in-8° 66.

Sénat : 23 (1967-1968).

---

Traité et Conventions. — Chemins de fer - Accidents - Responsabilité civile.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi soumis à votre examen tend à autoriser le Gouvernement à ratifier la Convention additionnelle à la Convention internationale, relative au transport des voyageurs et des marchandises par chemin de fer (C. I. V.), signée à Berne le 26 février 1966.

En effet, la C. I. V., entrée en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1965, présente deux graves lacunes dans la mesure où :

— la responsabilité du chemin de fer reste soumise aux lois et règlements de l'Etat sur le territoire duquel l'accident s'est produit ;

— chaque chemin de fer répond de son exploitation et il n'y a pas, en la matière, de responsabilité collective.

Dès lors, il apparaît que les voyageurs appelés souvent à se déplacer hors de leurs frontières ne bénéficient pas partout des mêmes garanties et, nous pouvons même le dire, de garanties satisfaisantes.

Pour nous en tenir à notre pays, il n'est pas inutile de rappeler qu'aux termes d'une jurisprudence déjà ancienne, l'exécution d'un contrat de transport comporte l'obligation pour le voiturier de conduire le voyageur sain et sauf à destination.

Autrement dit, la S. N. C. F. est, en cas d'accident, présumée responsable de l'inexécution de l'obligation ainsi mise à charge, obligation matérialisée par la délivrance d'un titre de transport.

Toutefois, en application des articles 1147 et 1148 du Code civil, la Société conserve, bien entendu, le recours de se dégager de cette présomption de responsabilité en faisant la preuve que l'accident est dû à une cause qui ne peut lui être imputée : essentiellement faute de l'usager ou d'un tiers ou cas de force majeure.

Par ailleurs, cette responsabilité qui vaut vis-à-vis des ayants droit ne comporte pas de clauses limitatives d'indemnisation et la prescription qui lui est applicable est, comme en matière de droit commun, de trente ans.

Ceci dit, le texte que nous examinons aujourd'hui se situe dans la ligne d'action définie par l'Office central de Berne et l'Union internationale des chemins de fer dont le but constant est de faire bénéficier les voyageurs utilisant le rail d'un système de garanties unique et le plus complet possible.

La présente Convention nous semble, malgré quelques imperfections, tendre vers cet objectif.

Nous y retrouvons, en particulier, cette disposition essentielle suivant laquelle le chemin de fer est présumé responsable des dommages résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sorte.

Par ailleurs, les éléments d'indemnisation retenus ne sont pas sensiblement différents de ceux admis en droit français.

Toutefois, et nous le regrettons, la Convention diffère quelque peu du régime applicable en France en ce qui concerne, notamment, le montant des dommages qui peut, dans certains cas, être limité à 200.000 francs or (soit 324.000 F) pour les victimes d'accident corporel et à 2.000 francs (3.240 F) pour les bagages à main, ce plafonnement ne s'appliquant cependant pas en cas de « faute lourde ». On retrouve donc là une disposition analogue à celle qui régit la Convention de Varsovie sur le transport aérien, sous réserve d'une appréciation du terme de « faute lourde » nettement plus favorable au voyageur ferroviaire.

De plus, il est regrettable que les Etats cosignataires se soient réservé la possibilité de ne pas appliquer le texte à leurs propres ressortissants.

Telle quelle, la Convention additionnelle soumise à votre ratification ne peut donc être jugée pleinement satisfaisante et doit être plutôt considérée à la fois comme un texte de compromis et un pas important vers une unification que nous souhaiterions plus complète.

Mais, puisque cet exposé nous a conduits à parler indirectement de sécurité ferroviaire, nous pensons intéressant de fournir maintenant quelques renseignements propres à mettre en valeur les remarquables résultats obtenus dans ce domaine par la S. N. C. F.,

résultats d'autant plus méritoires que la vitesse moyenne des convois de voyageurs s'est accrue de près de 25 % depuis vingt ans sur les principales liaisons.

Nous avons pu, en effet, en nous basant sur les chiffres des dix dernières années, dresser le tableau suivant :

ANNEES	NOMBRE DE TUES par milliard de voyageurs/kilomètre.		
	Fer.	Route.	Air.
1957 .....	2,42	119	8
1958 .....	0	109	6
1959 .....	0,03	104	11
1960 .....	0,13	93	10
1961 .....	0,95	94	25
1962 .....	1,28	93	36
1963 .....	0,19	85	1,9
1964 .....	0,03	86	11
1965 .....	0,31	88	1,3
1966 .....	0,34	82	0,22

Ceci donne, pour la période 1957-1966, *un taux de mortalité, rapporté au milliard de voyageurs/kilomètre, de 0,54 pour le rail contre 93 pour la route et 10,4 pour l'ensemble des transports aériens français.*

Nous noterons, à ce propos, avec intérêt les progrès considérables réalisés dans le domaine du transport aérien et le chiffre encore très élevé de la mortalité due aux accidents de la route.

Pour en revenir, après cette incidente, à la Convention, objet du présent projet de loi, indiquons en terminant que ce texte, signé jusqu'à maintenant par vingt-deux des vingt-six Etats participant à la C. I. V., a actuellement été ratifié par cinq pays : le Danemark, l'Espagne, les Pays-Bas, la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie, et que son entrée en vigueur est conditionnée par la ratification de quinze Etats.

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission vous propose d'adopter sans modification le projet de loi voté par l'Assemblée Nationale, dont le texte est ainsi conçu :

## PROJET DE LOI

*(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)*

### Article unique.

Est autorisée la ratification de la Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C. I. V.) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures des voyageurs, signée le 26 février 1966, dont le texte est annexé à la présente loi (1).

---

(1) **Nota.** — Voir le document annexé au n° 284 (Assemblée Nationale, 3<sup>e</sup> législature).