

ACCIDENTS DU TRAVAIL – Accident mortel survenu sur un chantier de renouvellement de voies de chemin de fer – Maintien des circulations sur la voie voisine – Employeur ayant nécessairement conscience du danger – Insuffisance des mesures prises pour l'éviter, en fonction de la situation et des circonstances – Faute inexcusable de l'employeur.

Affaire L. contre SNCF

1) TRIBUNAL DES AFFAIRES DE SÉCURITÉ SOCIALE DE LILLE, 3 mai 2005

EXPOSE DES MOTIFS :

A) Sur le sursis à statuer : (...)

B) Sur la faute inexcusable de l'employeur :

Aux termes de l'article L.452-1 du Code de la Sécurité sociale, lorsque l'accident du travail est du à la faute inexcusable de l'employeur ou de ceux qu'il s'est substitué dans la direction, la victime ou ses ayants droit ont droit à une indemnisation complémentaire.

Il est constant que dans le cadre du contrat de travail, l'employeur est tenu envers le salarié d'une obligation de sécurité de résultat. Le manquement à cette obligation a le caractère d'une faute inexcusable lorsque l'employeur avait ou aurait dû avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver.

La faute répondant à ces critères, peut résulter non seulement de la méconnaissance de dispositions réglementaires précises, mais également de la méconnaissance par l'employeur de l'obligation légale qui pèse sur lui, de veiller à la sécurité de ses salariés, en prenant les mesures de protection qu'imposent la nature particulière de la tâche demandée, ou même la plus élémentaire prudence, même si ces mesures ne doivent être destinées qu'à protéger l'employé contre ses propres imprudences.

Il n'est pas nécessaire pour l'application de l'article L. 452-1 du Code de la Sécurité sociale que la faute ainsi définie ait été la cause déterminante de l'accident du travail.

1) Sur les circonstances de l'accident et l'exposition au risque :

M. L. assurait la fonction d'aide au chef de chantier élémentaire. Le jour de l'accident qui lui a coûté la vie, il œuvrait sur un chantier débuté le 18 février 2002 consistant dans des travaux de renouvellement de la voie 2 et du ballast de la ligne Lille-Fontinettes, entre les gares de Hazebrouck et de Renescure.

Le travail de M. L. consistait à s'assurer de la mise en place du dispositif de sécurité sur le chantier. En effet, il résulte des éléments du dossier qu'une seconde voie (voie 1) longeant la voie en réfection était toujours en fonctionnement. Des trains commerciaux étaient autorisés à circuler dans les deux sens à une vitesse maximale de 100 km/h.

Le travail de la victime consistait à faire fonctionner une chaîne d'annonceurs mobiles, placés à 100 m les uns des autres, appelés "sentinelles" afin de signaler le passage de trains dans les deux sens sur la voie 1, pendant que des ouvriers d'une entreprise intervenante effectuaient les travaux de réfection de la voie 2.

Les annonces s'effectuaient par voies sonores et visuelles d'une sentinelle à l'autre dès l'arrivée d'un train sur la voie 1.

Vers 15h, alors que M. L. se tenait sur la voie 1 et longeait le train qui déchargeait le ballast sur la voie 2, il a été heurté par un train roulant à 93 km/h alors qu'il lui tournait le dos.

Il résulte des déclarations des divers témoins que la victime n'a pas vu arriver le train et n'a pas entendu l'annonce. Il n'a pas non plus vu ou entendu ses collègues qui tentaient de le prévenir du danger.

Il ressort du rapport d'enquête des CHSCT Calais-Hazebrouck de l'Even Littoral et de l'Elog de la région de Lille que le 27 février 2002 les annonceurs avaient pris leur service à 8h50 sans bénéficier d'aucune interruption, qu'il pleuvait sans discontinuité depuis une heure et qu'il sévissait un vent de plus de 90 km/h accompagné d'averses de grêle.

Il ressort de plusieurs enquêtes, dont celle du CHSCT, des services de gendarmerie et de l'inspection du travail que le 27 février 2002 les annonceurs avaient pris leur service à 8h50 sans bénéficier d'aucune interruption, qu'il pleuvait sans discontinuité depuis une heure et qu'il sévissait un vent de plus de 90 km/h accompagné d'averses de grêle.

L'enquête préliminaire relève : « les annonceurs conviennent eux-mêmes que le train a gagné du temps sur la chaîne d'annonce à tel point que les dernières annonces sont données alors que le train est déjà en vue malgré l'écran que forme les wagons de trémiés de ballast faisant écran dans le virage. Certains annonceurs conviennent qu'ils voyaient tout au plus deux annonceurs précédents soit à 200 m et le train TER devait en conséquence se trouver à moins de 200 m lors de leur annonce. »

Par ailleurs, il ressort des éléments du dossier que le bruit produit par le déchargement du ballast avoisinait les 110 décibels de telle façon que l'annonce n'a pas été entendue par la victime.

Les enquêtes menées, dont celles du CHSCT, des services de gendarmerie et de l'inspection du travail relèvent plusieurs causes à l'accident : le bruit, les conditions de travail désastreuses, la circulation de trains commerciaux autorisés à rouler dans les deux sens sur la voie 1 à une vitesse 100 km/h, l'effectif insuffisant de la chaîne d'annonce, le matériel d'annonce défaillant (AGP), une présentation du plan de prévention et des consignes survolées.

L'inspection du travail dans un rapport du 24 mars 2004 relèvera les mêmes défaillances.

2) Sur la conscience du danger et les mesures prises pour remédier à la situation :

La conscience du danger que doit, ou aurait dû avoir, l'employeur s'apprécie *in abstracto*.

En effet, la conscience du danger n'est pas la connaissance effective de la situation créée, mais la conscience que l'employeur devait ou aurait normalement dû avoir de ce danger.

Il convient de rappeler que le 27 février 2002 le travail s'effectuait le long d'une courbure des voies entraînant une visibilité réduite dans une exposition sonore importante et par des conditions météorologiques difficiles et que l'accident s'est produit alors que les annonceurs avaient travaillé durant sept heures sans discontinuité.

Il résulte des différents rapports, CHSCT, gendarmerie et inspection du travail que les manquements aux règles de sécurité les plus élémentaires ont été nombreux.

Ainsi, la SNCF a engagé des travaux de réfection d'une voie 2 en maintenant la circulation sur une voie 1 contiguë et en autorisant les trains à circuler à une vitesse de 100 km/h dans les deux sens. Ce faisant elle a créé une situation d'extrême danger pour les salariés qui travaillaient sur le chantier.

Le CHSCT relève sur ce point : « les trains commerciaux étaient autorisés à rouler à 100 km/h, et dans les deux sens, sur la voie 1, alors qu'un chantier bruyant s'effectuait sur la voie 2. Cette vitesse a été choisie en fonction de considérations techniques par rapport au renouvellement de la voie. La présence de personnel sur le chantier ne rentrant pas en considération dans le choix de la vitesse ».

Le CHSCT précise que cette circulation a fait que la sécurité du personnel a reposé sur la vigilance permanente de l'agent de sécurité, des sentinelles et annonceurs.

Or, la SNCF, le 27 février 2002, a fait travaillé ses salariés durant plus de sept heures sans qu'ils aient pu bénéficier d'une pause de repos ou de repas, prenant ainsi le risque de diminuer leur vigilance et leur réflexe.

Par ailleurs, la mise en place d'une chaîne d'annonce a été accompagnée d'un plan de prévention prévoyant quinze secondes de délai de dégagement (temps nécessaire aux agents pour quitter la zone dangereuse) auquel s'ajoute cinq secondes de marge de sécurité (temps alloué par la réglementation de la SNCF, lorsque l'annonceur n'a qu'un seul sens de circulation à surveiller).

Ainsi le CHSCT relève que le délai d'annonce et la vitesse autorisée des trains sur la voie 1 impliquait une distance d'annonce de 560 m. Or, les annonceurs ont attestés aux enquêteurs que leur visibilité se limitait à 200 m tant en raison des conditions météorologiques que de la courbure de la voie.

Enfin, les annonces se faisaient également par voies sonores, l'aide de trompes dont trois avaient été signalées comme défaillantes quelques jours auparavant, alors que le chantier produisait un bruit de 110 décibels, ce qui rendait toute audibilité des signaux sonores illusoire.

En conclusion, le plan de prévention prévu, outre le fait qu'il n'a pas été porté correctement à la connaissance des salariés, s'est avéré inadapté et insuffisant pour un règlement de la situation dangereuse créée par le maintien de la circulation des trains sur la voie 1 lorsque l'accident s'est produit.

La SNCF avait nécessairement conscience du danger mais il ressort de l'ensemble des éléments recueillis qu'elle n'a pas pris les mesures nécessaires, suffisantes et adaptées pour éviter la réalisation du risque.

Les conditions de travail du 27 février 2002 étaient prévisibles compte tenu de la nature du chantier et ne pouvaient être ignorées par la SNCF.

En effet, le vendredi 22 février 2002, le chef d'équipe signalait : « Il semblerait lorsque le chantier de substitution s'éloigne du train K et de la bourreuse, que la chaîne d'annonce n'est plus efficace ». Le 26 février 2002, il signale avoir vu avec M. H. l'organisation de la chaîne d'annonce (difficulté chantier mobile, courbe et contre courbe).

A la date de l'accident les mesures tendant à une adaptation de la chaîne d'annonce en fonction du danger et des observations faites par le chef d'équipe n'avaient pas été prises en compte.

Ainsi, la SNCF en omettant de prendre les mesures nécessaires et appropriées, alors qu'elle ne pouvait manquer d'avoir conscience du danger pour la sécurité du personnel a commis une faute de nature inexcusable au sens de l'article L. 452-1 du Code de la Sécurité sociale.

Compte tenu de la gravité de cette faute, de l'absence de toute faute pouvant être reprochée à la victime et de toute cause justificative, il y a lieu d'accorder à celui-ci la majoration maximale des rentes versées aux ayants droit prévue par l'article L. 452-3 du Code de la Sécurité sociale.

C) Sur le préjudice extrapatrimonial des ayants droit :

Compte tenu des pièces versées aux débats, il y a lieu d'attribuer aux ayant droits une indemnisation pour le préjudice qu'elles ont subi du fait de la disparition de M. L. qui sera fixée de la manière suivante :

- Mme L. S. E., sa veuve : 30 500 €,
- Mlle L. S. sa fille mineure : 18 300 €
- Mlle L. M., sa fille : 18 300 €
- Mlle L. L., sa fille : 18 300 €

PAR CES MOTIFS :

Dit que l'accident dont a été victime M. L. est la conséquence de la faute inexcusable de son employeur, la SNCF ;

Vu les articles L. 452-1 et suivants du Code de la Sécurité sociale ;

Fixe au maximum la majoration des rentes d'ayant droit prévue par la loi ;

Fixe le préjudice extrapatrimonial des ayants droit à :

- Mme L. S. E. : 30 500 €,
- Mlle L. S. sa fille mineure : 18 300 €,
- Mlle L. M., sa fille : 18 300 €,
- Mlle L. L., sa fille : 18 300 €.

(M. Cherfi, prés. - M^{es} Tillie et Poissonnier, av.)

2) COUR D'APPEL DE DOUAI (Ch. soc.) 13 avril 2007

Attendu que le 27 février 2002, vers 15 h, M. L. qui assurait la fonction d'aide au chef de chantier élémentaire a été victime d'un accident mortel du travail sur un chantier de renouvellement de la voie 2 et du ballast de la ligne Lille-Fontinettes, entre les gares de Hazebrouck et de Renescure qu'il était chargé de la mise en place du dispositif de sécurité sur le chantier consistant en une chaîne d'annonceurs mobiles, placés à 100 m les uns des autres, appelés sentinelles afin de signaler le passage de trains dans les deux sens sur la voie 1, pendant que les ouvriers d'une entreprise intervenant effectuaient les travaux de réfection de la voie 2, qu'au moment de l'accident, il se tenait sur la voie 1 et longeait le train qui déchargeait le ballast sur la voie 2 lorsqu'il a été heurté par un train roulant à 93 km/h alors qu'il lui tournait le dos, qu'il est constant qu'il n'a pas vu arriver le train, ni entendu l'annonce ni vu les signaux de ses collègues ;

Sur la faute inexcusable :

Attendu qu'en vertu du contrat de travail, l'employeur est tenu envers le salarié d'une obligation de sécurité de résultat notamment en ce qui concerne les accidents du travail, que le

manquement à cette obligation a le caractère d'une faute inexcusable, au sens de l'article L452-1 du Code de la Sécurité sociale, lorsque l'employeur avait ou aurait dû avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver ;

Attendu qu'en l'espèce, c'est par des motifs pertinents que la cour adopte que les premiers juges, après avoir relevé que les conditions de travail des salariés étaient désastreuses le jour de l'accident : vent de plus de 90 km/h, averses de grêle, temps de travail ininterrompu depuis 8h50 le matin, chantier en courbe limitant la visibilité, bruit provenant du déchargement du ballast avoisinant les 110 décibels n'ayant pas permis à la victime d'entendre l'annonce sonore, plan de prévention n'ayant pas été porté correctement à la connaissance des salariés et qui s'est avéré inadapté et insuffisant pour un règlement de la situation dangereuse créée par le maintien de la circulation des trains sur la voie 1 à une vitesse de 100 km/h, ont estimé que la SNCF, qui avait nécessairement conscience du danger, n'avait pas pris les mesures nécessaires, suffisantes et adaptées pour éviter la réalisation du risque, et avait ainsi commis une faute inexcusable, que le jugement sera confirmé ;

Sur l'indemnisation :

Attendu que la majoration de la rente prévue lorsque l'accident du travail est dû à la faute inexcusable de l'employeur, au sens de l'article L. 452-1 du Code de la Sécurité sociale, ne peut être réduite en fonction de la gravité de cette faute mais seulement lorsque le salarié victime a lui-même commis une faute inexcusable, au sens de l'article L. 453-1 du même code, que présente un tel caractère la faute volontaire du salarié, d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience, qu'en l'espèce, il convient de constater qu'une telle faute n'est ni démontrée ni même alléguée en ces termes, que le jugement sera confirmé en ce qu'il a fixé au maximum la majoration des rentes des ayants droit ;

Attendu que les indemnités allouées aux conjoints L. ne sont pas autrement discutées en leur montant, qu'elles seront confirmées ;

Attendu que la SNCF étant déboutée de son recours, sera condamnée à verser à Mme L. tant en son nom personnel qu'ès qualité, ainsi qu'à chacune des deux filles majeures de la victime, la somme de 1 000 € au titre de l'article 700 du NCPC pour les frais exposés par elles en cause d'appel ;

PAR CES MOTIFS :

Confirme le jugement entrepris en toutes ses dispositions.

(M. Olivier, prés. - M^{es} Moulin et Tillie, av.)

Note.

La Cour d'appel de Douai fait référence en l'espèce, comme elle le rappelle au début de sa motivation, à la jurisprudence récente de la Cour de cassation aux termes de laquelle l'employeur est tenu par une obligation de résultat d'assurer la sécurité de ses salariés. La méconnaissance de cette obligation constitue de sa part une faute inexcusable lorsque, ayant conscience du danger encouru par ceux-ci, il n'a pas pris de mesures suffisantes pour l'éviter (Cass. Ass. plén. 24 juin 2005, Dr. Ouv. 2005 p. 475 n. F. Kessler ; Cass. soc. 28 février 2002, Dr. Ouv. 2002 p. 166 note Francis Meyer ; L. Milet "La faute inexcusable de l'employeur", RPDS 2003 p. 181).

En l'occurrence, il était évident qu'un renouvellement de voie, alors que la circulation des trains persistait sur une voie parallèle, comportait un risque d'accident dont l'employeur avait nécessairement conscience.

Le problème revenait à déterminer si les mesures prises pour éviter la réalisation du risque étaient suffisantes. Elles l'auraient peut-être été dans une situation normale, mais la Cour relève que du fait de la situation du chantier et des circonstances dans lesquelles les travaux se déroulaient, elles étaient insuffisantes et inadaptées.

Pour ce faire, la Cour d'appel adopte les motifs des premiers juges qu'elle estime pertinents. Effectivement, ceux-ci étaient particulièrement précis et développés, ce que leur lecture permet d'apprécier.

On retiendra la qualité de l'enquête du CHSCT qui a permis aux magistrats de se faire une idée exacte de la nature du risque et de l'insuffisance des mesures prises pour y remédier.

La faute inexcusable de l'employeur n'était dès lors pas discutable.

On remarquera que pour échapper à cette conséquence, la SNCF a soutenu en appel que les agissements de la victime constituaient une faute, seule à l'origine de l'accident. La Cour d'appel balaie l'argument en faisant observer que les faits ne permettaient pas de retenir à son encontre une faute de caractère volontaire d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable leur auteur au danger, caractère qu'elle doit présenter pour constituer une faute inexcusable cause unique de l'accident (sur ce point voir Cass. soc. 19 décembre 2002, Dr. Ouv. 2003 p. 180 note Francis Meyer).

Francis Saramito