

**06BX01570**

---

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER  
FRANÇAIS  
c/ MM. Georges Lipietz et A.

**REPUBLIQUE FRANÇAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

---

M. Gouardes  
Président

La Cour administrative d'appel de Bordeaux

Formation plénière

---

M. Vié  
Rapporteur

---

M. Péano  
Commissaire du gouvernement

---

Audience du 21 mars 2007  
Lecture du 27 mars 2007

---

17-03-02-07  
A

Vu la requête enregistrée le 24 juillet 2006, présentée pour la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS, établissement public à caractère industriel et commercial, représentée par le président en exercice, dont le siège est 34 rue du Commandant Mouchotte à Paris (75014) ;

la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (SNCF) demande à la Cour :

1°) d'annuler le jugement n° 01 / 4248 du 6 juin 2006 par lequel le Tribunal administratif de Toulouse l'a condamnée, d'une part, à verser la somme de 12 500 euros à M. A., ainsi que la somme de 7 500 euros aux ayants droit de M. Georges Lipietz, soit Mme Colette Lipietz, M. Alain Lipietz, Mme Catherine Lipetz-Ott et Mme Hélène Lipietz, avec intérêts au taux légal à compter de la réception de la demande préalable du 6 septembre 2001 et capitalisation des intérêts échus à la date du 14 septembre 2002, d'autre part, à payer aux intéressés une somme de 1 000 euros au titre de l'article L.761-1 du code de justice administrative ;

2°) de rejeter la demande présentée par M. A. et M. Georges Lipietz devant le Tribunal administratif de Toulouse ;

3°) de condamner M. A. et les ayants droit de M. Georges Lipietz à lui verser la somme de 5 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du CJA ;

Elle soutient :

- d'une part, que la juridiction administrative n'est pas compétente pour connaître de l'action engagée contre elle ; qu'en effet, société d'économie mixte à caractère industriel et commercial à l'époque des faits, sa responsabilité, en tant que personne morale de droit privé, ne peut être recherchée devant la juridiction administrative que dans l'hypothèse, qui n'est pas en cause, de travaux ou d'ouvrages publics, ou au titre de la mise en œuvre de prérogatives de puissance publique ; qu'elle ne disposait d'aucune prérogative de puissance publique à défaut de dispositions législatives lui en conférant et d'édiction de règlements se rapportant au service public des transports pour les actes incriminés ; que le transport de personnes sous la contrainte ne correspond pas à la mise en œuvre de telles prérogatives, alors que la SNCF était, à l'époque des faits, à la disposition des forces d'occupation et sous l'autorité du chef allemand des transports, tenue d'exécuter tout ordre de réquisition ; que l'article 136-3 du code de procédure pénale prévoit que l'ordre judiciaire est compétent pour tous les cas d'atteinte à la liberté individuelle ;

- d'autre part, que l'action est prescrite ; qu'en effet, l'action est soumise à la prescription de 10 ans prévue à l'article 2270-1 du code civil à laquelle renvoie l'article 2227 du même code, dont le point de départ doit être situé à la date du dommage, soit les 10 et 11 mai 1944, et non à la date de publication du rapport « Bachelier » ; que le délai de prescription trentenaire applicable à l'époque des faits entraîne, de même, la prescription de l'action ; que la publication du rapport Bachelier en 1996 ne peut constituer le point de départ des délais de prescription ; qu'aucun élément de force majeure ne peut avoir eu pour effet de suspendre la prescription de l'action, alors que les requérants avaient une parfaite connaissance du rôle joué par la SNCF dans les conditions du transport en cause ;

- enfin, qu'aucune faute de nature à engager la responsabilité de la SNCF à l'égard des demandeurs ne peut lui être imputée ; qu'à cet égard, la facturation éventuelle du transport des requérants au ministère de l'intérieur n'a aucune influence sur le fait qu'ils résultent d'une réquisition de la SNCF à laquelle celle-ci ne pouvait se soustraire ; qu'il résulte du rapport Bachelier que la SNCF n'a eu aucun rôle décisionnel dans le choix des wagons, leur aménagement et les conditions de transport des déportés ; qu'elle n'a disposé d'aucune autonomie pour tenter même d'échapper à la contrainte des autorités allemande et française qu'elle subissait ;

Vu le jugement attaqué ;

Vu le mémoire enregistré le 23 octobre 2006, présenté pour Mme Colette Lipietz, M. Alain Lipietz, Mme Catherine Lipetz-Ott et Mme Hélène Lipietz, agissant en qualité d'ayants droit de M. Georges Lipietz, et pour M. A., qui concluent au rejet de la requête et à la condamnation de la SNCF à leur verser la somme totale de 15 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

Ils soutiennent :

- en premier lieu, que la SNCF n'a pas fait l'objet d'une contrainte absolue ; qu'en particulier, la réquisition du train en cause n'est pas démontrée, pas plus que l'existence d'une réquisition générale, alors que les diverses factures retrouvées se fondent, non sur un acte de

réquisition, mais sur le service fait consécutivement à une convention ; que la convention d'armistice du 22 juin 1940 n'a pu entraîner d'obligation pour la SNCF de participer aux transports en cause ; qu'aucune pièce n'est fournie pour éclairer les rapports entre la société et les autorités de Vichy ;

- en deuxième lieu, que la juridiction administrative est compétente pour connaître de l'action entreprise dès lors que la SNCF a exercé des prérogatives de puissance publique résultant de droits exclusifs détenus sur le transport de voyageurs et spéciales à la période de guerre, en fournissant les wagons aménagés et en imposant les conditions de transport des déportés ; que le transfert forcé des juifs constituait un mode d'exercice de ces prérogatives dans le cadre d'un service public administratif ; que l'exercice de ces prérogatives est à l'origine du préjudice invoqué ; que l'existence d'une réquisition n'est pas de nature à remettre en cause la compétence administrative ; que les dispositions pénales en vigueur à la date des faits ne prévoyaient de compétence judiciaire que pour les actions dirigées contre les agents des administrations ; que la compétence judiciaire suppose l'existence d'une voie de fait, laquelle n'existe pas et serait en tout état de cause déqualifiée en simple illégalité eu égard à la théorie des circonstances exceptionnelles ; que les atteintes à la dignité humaine subies sont distinctes des atteintes à la liberté individuelle visées par l'article 136-3 du code de procédure pénale ;

- en troisième lieu, que la prescription décennale n'est pas acquise dès lors que l'action en justice était paralysée par la loi et un cas de force majeure ; qu'en effet, la prescription n'a pu commencer à courir à l'époque des faits, mais seulement à compter de la date à partir de laquelle les intéressés ont pu agir, soit la publication, en 2000, du rapport Bachelier, qui a exposé le rôle exact de la SNCF dans les transports de déportés, et, en particulier, l'existence de contrats administratifs ordinaires, à défaut de preuve de réquisition, le zèle de la société à assurer une « bonne qualité » de service, l'absence de contrainte dans la collaboration et de toute protestation de l'entreprise, l'insistance à exiger un paiement des prestations ; qu'antérieurement à ce rapport, les archives de la SNCF n'étaient pas accessibles ; que, de surcroît, la prescription ne peut commencer à courir antérieurement à la publication, en 2004 au recueil Lebon, de l'arrêt Papon du 12 avril 2002 ; qu'à titre subsidiaire, le préjudice moral de M. Georges Lipietz et de M. A. n'est pas consolidé ; que la prescription n'est pas régulièrement opposée au regard de la loi du 11 juillet 1979 et de l'exigence du contradictoire ; qu'elle n'est pas opposable du fait que la décision d'opposer la prescription n'a pas été notifiée ; que l'action, concernant un crime contre l'humanité, est imprescriptible sans qu'elle doive être jointe à une action pénale, ni qu'une condamnation pénale soit prononcée, ainsi que le confirme le droit international et européen, dont la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme, et alors qu'une position contraire serait discriminatoire et restreindrait la souveraineté de la France ;

- en quatrième lieu, que les préjudices subis ne sont pas contestés ; qu'ils sont la conséquence directe du transport effectué par la SNCF et lui sont imputables ; que la force majeure invoquée ne peut avoir qu'un effet partiel dès lors que les conditions inhumaines de transport ne sont pas entièrement imputables à l'Etat et que la marge de manœuvre de la SNCF n'était pas nulle ; que la SNCF doit répondre envers les tiers des fautes commises dans le cadre d'une convention de transport conclue avec l'Etat ; que la facturation des prestations par la SNCF lui a permis de tirer profit des transports effectués ; qu'elle n'a jamais refusé ni discuté le fait de transporter des juifs ou de facturer cette prestation, ni n'a exigé de réquisition formelle, ni n'a protesté auprès de son ministre de tutelle, facilitant ainsi la mise en œuvre des déportations ; que la SNCF assurait la fermeture des wagons ; qu'elle ne respectait pas les normes de confort négociées avec le gouvernement de Vichy ; qu'à titre subsidiaire, le transport d'êtres humains dans des conditions dégradantes constitue une activité dangereuse créant un risque pour ces personnes et engageant la responsabilité de la SNCF à ce titre ;

Vu le mémoire enregistré le 3 janvier 2007, présenté pour la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS, qui conclut aux mêmes fins que la requête ;

Elle ajoute que le préjudice invoqué ne résulte pas de l'exercice de prérogatives de puissance publique ; que la prescription ne saurait courir à compter de la connaissance de la faute à l'origine du dommage, pas plus qu'à compter de la date du décès de M. Lipietz ; que les demandeurs n'étaient pas dans l'impossibilité absolue d'agir dès leur libération ; que la prescription a été valablement opposée, sans que puisse y faire obstacle l'imprescriptibilité des crimes contre l'humanité ; que la SNCF a agi sous la contrainte, dans le cadre de réquisitions ; qu'en l'absence de tout document spécifique aux conditions du transport en cause, les fautes alléguées par MM. Lipietz et A. ne sont pas établies ;

Vu le mémoire enregistré le 16 janvier 2007, présenté pour Mme Colette Lipietz, M. Alain Lipietz, Mme Catherine Lipetz-Ott et Mme Hélène Lipietz, agissant en qualité d'ayants droit de M. Georges Lipietz, et pour M. A., qui concluent aux mêmes fins que précédemment et à ce que l'arrêt ne soit rendu public et publié qu'après anonymisation du nom de M. A. ;

Ils ajoutent que le simple fait que la SNCF n'entende pas invoquer la garantie de l'Etat qui l'aurait contrainte à agir par voie de réquisition implique qu'elle reconnaît son autonomie dans la mise en œuvre de la convention de transport ; que la prescription n'a pas été opposée dans les formes requises ; que l'existence de réquisitions n'est pas établie ; que les données spécifiques aux demandeurs sont incontestables ;

Vu le mémoire enregistré le 25 janvier 2007, présenté pour la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS, qui conclut aux mêmes fins que précédemment ;

Elle ajoute que les commandes de l'Etat n'ont pas eu pour effet de lui confier une mission de service public administratif accessoire ou supplémentaire à sa mission de service public industriel et commercial ; que, contrainte par l'Etat français d'effectuer des transports au-delà de sa compétence, elle n'a exercé, elle-même, aucune contrainte ;

Vu le mémoire, enregistré le 28 février 2007, présenté pour Mme Colette Lipietz, M. Alain Lipietz, Mme Catherine Lipetz-Ott et Mme Hélène Lipietz, agissant en qualité d'ayants droit de M. Georges Lipietz, et pour M. A., qui concluent aux mêmes fins que précédemment ;

Ils ajoutent que la réalité des conditions inhumaines de transport alléguées est incontestable ; qu'aucun ordre écrit de réquisition n'est produit ; que le point de départ de la prescription est la date de condamnation pénale ou la date à laquelle l'action pénale est jugée impossible ; que la dissimulation d'informations par la SNCF empêche la prescription de courir ; que la SNCF ne démontre pas que le fait de l'Etat serait la cause exclusive du dommage ; que l'unité du service public peut entraîner la responsabilité de chacune des personnes collaborant à ce service envers la victime pour la totalité du préjudice ;

Vu le mémoire enregistré le 9 mars 2007, présenté pour la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS, qui conclut aux mêmes fins que précédemment ;

Elle ajoute que l'ordre de réquisition qu'elle produit démontre la réalité de la contrainte pesant sur elle, ainsi que l'étendue de cette contrainte, qui concerne le principe comme les conditions du transport, et ne lui laisse aucune marge de manœuvre ; qu'une personne réquisitionnée ne peut voir sa responsabilité engagée du fait des activités pour lesquelles elle a

été réquisitionnée ; qu'en l'espèce, la SNCF ne peut supporter la responsabilité qui incombe à l'Etat ; que les faits qui auraient été dissimulés par la SNCF ne sont pas précisés ;

Vu le mémoire enregistré le 14 mars 2007, présenté pour Mme Colette Lipietz, M. Alain Lipietz, Mme Catherine Lipetz-Ott et Mme Hélène Lipietz, agissant en qualité d'ayants droit de M. Georges Lipietz, et pour M. A., qui concluent aux mêmes fins que précédemment ;

Ils ajoutent que les pièces fournies ne constituent pas des réquisitions, ne démontrent pas la réalité d'une contrainte absolue, a fortiori en 1944, et ne diffèrent pas d'une simple commande ; que rien ne s'oppose à la mise en jeu de la responsabilité d'une personne réquisitionnée ; que la SNCF n'a pas respecté la demande de l'Etat concernant les conditions de transport ; qu'elle était tenue de désobéir aux ordres manifestement illégaux ;

Vu le mémoire enregistré le 16 mars 2007, présenté pour la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS, qui conclut aux mêmes fins que précédemment ;

Elle ajoute qu'elle ne maîtrisait en rien l'organisation matérielle des transports ; qu'elle ne pouvait s'opposer au principe de transports imposés par le régime en place ;

Vu le mémoire enregistré le 16 mars 2007, présenté pour Mme Colette Lipietz, M. Alain Lipietz, Mme Catherine Lipetz-Ott et Mme Hélène Lipietz, agissant en qualité d'ayants droit de M. Georges Lipietz, et pour M. A., qui concluent aux mêmes fins que précédemment ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu le décret-loi du 31 août 1937 portant réorganisation du régime des chemins de fer ;

Vu le code de justice administrative ;

Les parties ayant été régulièrement averties du jour de l'audience ;

Après avoir entendu au cours de l'audience publique du 21 mars 2007,

le rapport de M. Vié, premier conseiller ;

les observations de Me Baudelot de la SCP Baudelot-Cohen-Richelet-Poitvin, de Me Guénaire du cabinet Gide Loyrette Nouel pour la SNCF et de Me Rouquette du cabinet d'avocats A.C.A.C.C.I.A. pour M. A. et les consorts Lipietz ;

et les conclusions de M. Péano, commissaire du gouvernement ;

Considérant que la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (SNCF) demande l'annulation du jugement en date du 6 juin 2006 par lequel le Tribunal administratif de Toulouse l'a condamnée à verser aux ayants droit de M. Lipietz et à M. A. les sommes respectives de 7 500 et 12 500 euros, en réparation du préjudice subi du fait des conditions dans lesquelles les intéressés ont été transportés, les 10 et 11 mai 1944, de la gare de Toulouse à celle de Paris-Austerlitz ; que les défendeurs concluent au rejet de la requête en faisant valoir que les graves dommages subis par MM. Lipietz et A. résultent des conditions

inhumaines et dégradantes dans lesquelles ils ont été transportés dans des wagons à marchandises ou à bestiaux plombés, pendant plus de trente heures, privés d'hygiène, d'eau et de nourriture, sans que la SNCF n'ait en rien tenté de s'y opposer ni d'atténuer leurs souffrances ;

Considérant que M. Lipietz et son demi-frère, M. A., alors âgés de 21 et 16 ans, ont été arrêtés à Pau le 8 mai 1944 comme étant des personnes « de race juive », puis conduits à Toulouse par deux soldats allemands, où ils ont fait l'objet d'une mesure d'internement administratif prise par le préfet de la Haute-Garonne ; qu'ils ont été embarqués, sous escorte militaire, le 10 mai 1944, à la demande du préfet, dans un train de déportés partant de la gare de Toulouse-Matabiau à destination de la gare de Paris-Austerlitz, où ils sont arrivés dans la soirée du 11 mai 1944 ; qu'ils ont ensuite été acheminés, par un autocar de la société de transport en commun de la région parisienne, au camp de transit de Drancy, où ils ont été maintenus jusqu'à leur libération, intervenue le 17 août 1944 ;

#### Sur la compétence :

Considérant qu'il est constant que la SNCF, société d'économie mixte qui exploitait le service public industriel et commercial des transports ferroviaires dans le cadre de la convention approuvée par le décret-loi du 31 août 1937 portant réorganisation du régime des chemins de fer, était, à ce titre, à la disposition des autorités d'occupation allemandes entre 1940 et 1944 et qu'elle était chargée par les autorités de l'Etat, qui ont organisé à la demande et sous l'autorité des forces d'occupation la déportation des personnes d'origine juive, d'assurer le transport de ces personnes depuis les gares proches des centres de détention administrative jusqu'aux gares desservant les camps de transit à partir desquels elles devaient être transférées dans les camps de concentration ; que chaque opération de transport était réalisée par la SNCF sur demande de « mise à disposition » ou sur « réquisition » d'une autorité administrative de l'Etat, moyennant le versement d'un prix déterminé en fonction du trajet parcouru et du nombre de personnes transportées ;

Considérant que, d'une part, il ne résulte pas de l'instruction que ces transports aient donné lieu à la conclusion par la SNCF d'une convention spéciale les organisant dans leur ensemble ; que, d'autre part, et alors même que des agents de la SNCF ont participé à des réunions techniques destinées à coordonner l'exécution de ces transports, les conditions dans lesquelles ceux-ci devaient être réalisés, soit notamment la détermination de la composition des trains, du type des wagons utilisés, de leur aménagement intérieur et de leur dispositif de fermeture, de même que le nombre des personnes transportées et les modalités de leur traitement, étaient fixées par l'occupant et mises en œuvre par les autorités de l'Etat ; qu'enfin, les représentants allemands exerçaient le commandement et la surveillance armée des convois avec, parfois, le concours des forces de sécurité publique ; qu'ainsi, eu égard aux conditions sus-rappelées dans lesquelles ces transports étaient effectués, la SNCF ne peut être regardée comme ayant, par les prestations requises, assuré l'exécution d'un service public administratif, ni davantage comme ayant disposé de prérogatives de puissance publique dont l'exercice serait à l'origine des dommages allégués ; que, dès lors, le présent litige, qui met en cause la responsabilité d'une personne morale de droit privé, relève de la compétence des juridictions de l'ordre judiciaire ; que, par suite, la SNCF est fondée à demander l'annulation du jugement en date du 6 juin 2006 par lequel le Tribunal administratif de Toulouse s'est reconnu compétent pour connaître de la demande de MM. Lipietz et A. et l'a condamnée à verser aux intéressés des indemnités ainsi qu'une somme au titre des frais exposés et non compris dans les dépens ;

#### Sur l'application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

Considérant que les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que la SNCF, qui n'est pas la partie perdante dans la présente instance, soit condamnée à payer aux ayants droit de M. Lipietz et à M. A. la somme demandée au titre des frais exposés et non compris dans les dépens ; qu'il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'affaire, de condamner les ayants droit de M. Lipietz et M. A. à verser à la SNCF la somme qu'elle demande sur le même fondement ;

DECIDE :

Article 1er : L'article 2 du jugement du Tribunal administratif de Toulouse du 6 juin 2006, ensemble son article 4 en ce qui concerne la SNCF, sont annulés.

Article 2 : La demande présentée par MM. Lipietz et A. devant le Tribunal administratif de Toulouse à l'encontre de la SNCF est rejetée comme portée devant une juridiction incompétente pour en connaître.

Article 3 : Les conclusions des ayants droit de M. Lipietz et de M. A. ainsi que celles de la SNCF, présentées au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative, sont rejetées.

Article 4 : Le présent arrêt sera notifié à la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS, aux ayants droit de M. Georges Lipietz, soit Mme Colette Lipietz, M. Alain Lipietz, Mme Catherine Lipetz-Ott et Mme Hélène Lipietz, à M. A., au ministre de la défense et au ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire.

Délibéré après l'audience du 21 mars 2007 à laquelle siégeaient :

M. Gouardes, président de la Cour, M. Leplat, M. de Malafosse, M. Leducq, M. Zapata, Mme Flecher-Bourjol et M. Dudézet, présidents de chambre, M. Laborde, président assesseur, M. Vié, premier conseiller,

Lu en audience publique, le 27 mars 2007.

Le rapporteur,  
J.M. VIÉ

Le président,  
G.F. GOUARDES

Le greffier,  
M. VILLARD

La République mande et ordonne au ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire et au ministre de la défense en ce qui les concerne, et à tous huissiers de justice à ce requis, en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution du présent arrêt.

Pour expédition certifiée conforme.