

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE DU CONTENTIEUX

SECRÉTARIAT JURIDIQUE

N° 6166 Bz

Service Central: *M. Cartault*
avocat au barreau de l'Etat et
Région: *W. L. de Cassation*

OBJET DE LA CONSULTATION

Augmentation, réparations et entretien
Continuum et destruction

con. à propos de l'affaire Roland
C. chemins de fer algériens
cf. Bureau A.V. Dossier 7229 P.L.

Références :

Observations :

D. N° 6166 Bz ; Aff. : *ROLAND CHEMINS DE FER ALGÉRIENS*

Procédure

Jugements préparatoires et
intellectuels.

- ~~Distinction~~ -

- critérium de distinction -

(consultation de M^{re} Cartault 16 juin 1942)

L.

Paul CARTAULT

PARIS, le 16 Juin 1942

Docteur en Droit
Avocat au Conseil d'Etat
et à la Cour de Cassation

15, rue Duroc
PARIS (7e)

Copie

Monsieur le Chef du Contentieux,

Conformément au désir exprimé par votre lettre du 19 Mai, référence Bureau AV, Dossier n° 7229, PL - Affaire ROLAND (affaire concernant les Chemins de Fer Algériens), j'ai examiné avec le plus grand soin le dossier que vous m'avez communiqué dans cette affaire et m'empresse de vous faire connaître mon sentiment sur les chances de succès que présenterait un pourvoi contre l'arrêt rendu par la Cour d'Alger, le 13 Mars 1942.

Je ne reprends pas l'exposé des faits de la cause qui sont parfaitement connus de vous et clairement résumés dans votre lettre du 19 Mai. Je rappelle seulement, pour la clarté de la discussion, que l'arrêt, sur lequel porte mon examen, est intervenu sur appel interjeté par votre adversaire d'un jugement avant-dire droit du Tribunal de Commerce de Constantine, en date du 17 Janvier 1941, qui avait nommé un expert avec mission d'établir un croquis des lieux pour déterminer les circonstances exactes de l'accident.

Dans ses conclusions devant la Cour, la Compagnie des Chemins de Fer Algériens a soutenu que cet appel était irrecevable comme portant sur un jugement purement préparatoire. La Cour a estimé au contraire, que ce jugement avait le caractère interlocutoire et qu'il était donc susceptible d'appel aux termes de l'article 452 du Code de procédure civile.

Infirmant ce jugement et évoquant le fond par application de l'article 473 du même Code, la Cour a décidé qu'aucune faute autre que celle soumise au Tribunal Correctionnel et ayant fait l'objet d'une décision de relaxe n'était établie à l'encontre du conducteur du camion ; qu'ainsi l'Administration des Chemins de fer devait supporter la responsabilité exclusive de l'accident causé par son préposé. En conséquence, elle l'a condamnée à verser à M. ROLAND : 1^{re} la somme de 15.000 frs, montant des dégâts occasionnés au camion ; 2^e celle de 4.000 frs à titre d'indemnité de privation de jouissance dudit camion.

Je vous indique immédiatement que les seuls points sur lesquels peut porter la discussion sont précisément ceux relevés par vous, à savoir, d'une part, le caractère du

jugement dont appel, d'autre part, la portée de la chose jugée au criminel sur laquelle s'appuie la Cour d'Appel, enfin, le montant et la cause de la condamnation à 15.000 frs de dommages-intérêts.

En effet, l'arrêt paraît tout d'abord entièrement régulier en la forme : il a été rendu en audience publique, après délibéré, sur le rapport d'un conseiller ayant participé à la décision. Des qualités de l'arrêt, il paraîtrait résulter que les plaidoiries des avocats et les conclusions du Ministère Public ont précédé et non suivi ce rapport. Il y est indiqué, en effet, que l'"affaire étant venue en ordre utile, les "avoués et avocats des parties se sont avancés à la barre, "ont repris et développé les conclusions qui précèdent et en "ont ensuite requis l'adjudication au profit de leurs clients. "Le Ministère public a été entendu en ses conclusions orales "et M. le Conseiller délégué en son rapport".

L'ordre ainsi observé dans les auditions constituerait une double irrégularité, car, d'une part, le Ministère Public, lorsqu'il intervient seulement comme partie jointe, doit prendre la parole le dernier (art. 87 du décret du 30 Mars 1808 ; v. Req. 15 Janvier 1878, D.78.I.152 ; 9 Janvier 1888, D.P. 88.1.148 ; 15 Janvier 1896, D.P.96.1;88) et, d'autre part, le rapport du juge chargé de suivre la procédure doit, aux termes exprès de l'art. 82 du Code de Procédure Civile, être lu avant les plaidoiries. La décision indiquant que le juge a été entendu en son rapport après les plaidoiries des avocats, encourt la cassation (Civ. 18 Septembre 1940, G.P. 40.2.223 ; Cass. soc. 29 Août 1940, D.H. 40, p. 151, S.41.1.3).

Seulement, si l'on se reporte à la minute de l'arrêt, on constate que le déroulement des débats y est relaté, au contraire, dans l'ordre prévu par la loi : "Où, M. le Conseiller Esnaud, en son rapport ; Où les avocats et avocats des parties et le Ministère public" porte l'arrêt. Or, la Cour de Cassation décide que les constatations de l'arrêt, oeuvre des magistrats, prévalent sur les qualités, qui sont seulement l'oeuvre des parties, de telle sorte qu'un jugement n'est pas entaché de nullité bien qu'il soit indiqué dans ses qualités que les avocats ont plaidé, puis que le magistrat a été entendu en son rapport, du moment que l'arrêt lui-même mentionne l'audition du conseiller-rapporteur avant les plaidoiries (Cass. soc. 29 Août 1940, précité). Tel est exactement le cas dans notre hypothèse. Aucun moyen de cassation ne peut donc être formulé sur ce point.

La composition de la Cour a également retenu mon attention. l'arrêt porte que "M^e Foissin, le plus ancien dans l'ordre du "tableau des avocats présents à la barre a été appelé à "compléter la Cour en l'absence de tous magistrats la composant "légalement empêchés". Bien qu'il y ait lieu de se montrer plus exigeant en cas de remplacement d'un magistrat par un avocat ou un avoué que dans celui du remplacement de magistrats entre eux, et que les décisions ne bénéficient alors d'aucune

présomption de régularité, la mention de l'arrêt me paraît exacte et suffisante. C'est effectivement le plus ancien des avocats présents, dans l'ordre du tableau, que la loi appelle à siéger, à défaut de tout magistrat (art. 4 et 42 du décret du 30 Mars 1808) et il importe de le préciser dans les jugements et arrêts (jurisprudence constante ; v. notamment Civ. 23 Mai 1911 S.11.1.584 ; 13 Juillet 1921 D.P. 25.1.39).

Il est également nécessaire, à peine de nullité, de mentionner l'empêchement de tous les conseillers de la Cour (Cass. 26 Mars 1902 S.02.1.268). L'arrêt a procédé à cette constatation puisqu'il indique l'empêchement de "tous magistrats" composant la Cour.

Il me paraît difficile de soutenir que cette dernière expression vise seulement la 2ème Chambre qui a rendu l'arrêt et non la Cour d'Appel tout entière.

Il ne résulte pas des mentions de cet arrêt, que la Cour n'eût pas été composée de même à toutes les audiences. Si, cependant, comme il est probable, M^e Foissin n'a siégé que le jour du prononcé de l'arrêt, la procédure est cependant régulière car il est indiqué dans les qualités que les avoués ont repris leurs conclusions.

Enfin, il n'y a pas eu d'opposition aux qualités.

Les différents points que je viens de passer en revue sont les seuls qui donnent pratiquement lieu à des vices de forme en matière civile.

Quant au contenu de sa décision, la Cour d'Appel, à supposer qu'elle fût régulièrement saisie par l'appel d'un jugement interlocutoire avait certainement le droit d'évoquer le fond, car les conditions exigées par l'article 473 du Code de Procédure Civile se trouvaient réunies : appel d'un jugement interlocutoire, arrêt infirmatif, enfin "matière disposée à recevoir une solution définitive". Le litige était, en effet, en état d'être jugé, car les parties avaient conclu sur le fond tant en première instance qu'en appel (V. Glasson, Tissier et Morel, Traité de Proc. civ. T.3, 3^e Ed. N^o 909-1-2^e, et jurisprudence citée en note p. 394), et l'arrêt constate expressément "que la Cour possède en l'état tous les renseignements nécessaires, qu'une mesure d'instruction est inopérante".

Il reste à savoir si l'appel était recevable, c'est-à-dire si le jugement entrepris possédait bien, comme l'affirme l'arrêt, le caractère interlocutoire et non simplement préparatoire, comme l'a toujours soutenu la Compagnie.

L'application de la distinction entre ces deux sortes de jugements a donné lieu à de nombreuses difficultés.

Il est certain que le caractère d'un jugement avant-dire droit ne dépend, ni de sa propre qualification (Req. 23 Octobre 1888, D.P. 89.1.449, S. 89.1.203 ; Civ. 8 Août 1893 S. 94.1.164), ni du contenu de la décision : "Il convient de "s'attacher moins à la dénomination de la mesure ordonnée "qu'à son but et à l'intention du juge en l'ordonnant" (Req. 23 Octobre 1888 précité). Le Code de procédure a défini ces deux sortes de jugements dans son article 452 : "Sont "réputés préparatoires, les jugements rendus pour l'instruction de la cause, et qui tendent à mettre le procès en état "de recevoir jugement définitif. Sont réputés interlocutoires les jugements rendus lorsque le Tribunal ordonne, avant dire "droit, une preuve, une vérification, ou une instruction qui "préjuge le fond". Toute la question est donc de savoir si la mesure ordonnée préjuge le fond et la réponse à cette question n'est pas toujours aisée. Selon la formule de la Cour de Cassation "le jugement est interlocutoire si la mesure ordonnée préjuge le fond en faisant pressentir le sort qu'elle doit exercer sur le sort de l'instance" (Req. 23 Octobre précité ; Civ. 1er Mars 1909 S.09.1.39 ; Civ. 10 Février 1914 D.P. 16.1.95).

Cette formule ne permet pas d'arriver à des résultats précis et de faire entrevoir à coup sûr la solution exacte dans une espèce déterminée. Comme on l'a fort bien remarqué (Glasson, Tissier et Morel, op. cit. n° 733 p. 10) "il est toujours vrai de dire qu'un jugement qui ordonne une preuve crée un préjugé en ce sens que, dans la pensée du juge, la solution à intervenir dépend des résultats de cette mesure d'instruction ; sinon à quoi servirait-il de l'avoir ordonnée?"

Plus précise est la formule selon laquelle un jugement est interlocutoire "si la mesure ordonnée tend à la preuve de faits précis qui ne peuvent être avantageux que pour le succès de celui des plaideurs qui avait requis cette mesure"; il est préparatoire "si la mesure ordonnée tend à la révélation de tous faits quelconques avantageux pour l'un ou l'autre des plaideurs" (Japiot, Rev. trim. dr. civ. 1912, p. 447 et s. ; 1913 p.235 et s.).

En appliquant ce criterium à la présente espèce, on est amené à déclarer que le jugement infirmé était seulement préparatoire. Ce jugement, en effet, a commis un expert aux fins "de se transporter sur les lieux litigieux, et de dresser "un plan à l'échelle desdits lieux, s'ils sont toujours dans "le même état qu'au moment de l'accident faisant l'objet du "présent litige et dans le cas où lesdits lieux ne seraient "pas dans le même état, faire un croquis sur les mêmes bases "de ces lieux, sur les renseignements fournis par le dossier "qui lui sera soumis et établis par l'enquête effectuée à "l'époque et sur les témoignages qu'il pourra recueillir".

Le but de cette mesure est d'ailleurs éclairé par les motifs du jugement constatant "que les parties sont contraires en fait sur la visibilité du point où l'accident s'est produit, que le Tribunal ne possédant pas sur ce point les éléments d'appréciation suffisants, il convient de recourir à une mesure préparatoire, en l'espèce une expertise". Par conséquent, la mesure ordonnée avait essentiellement pour objet de déterminer la visibilité des lieux, afin de décider si le chauffeur accidenté ou au contraire le mécanicien du train ou même tous deux à la fois devaient être considérés comme responsables de l'accident.

Autrement dit, le juge pouvait, au vu de la mesure d'instruction ordonnée, adjuger à la victime le montant de sa demande, la débouter complètement ou partager la charge de l'accident. Les révélations de l'expertise pouvaient être avantageuses pour l'un ou l'autre des plaideurs et non pas seulement pour l'un deux.

Il en est ainsi tout au moins si l'on considère la demande de M. ROLAND, en bloc et dans son objet. Des remarques différentes peuvent être faites si on examine de plus près les moyens formulés à l'appui de cette demande et le sens des conclusions de votre adversaire. C'est précisément à un tel examen qu'a procédé la Cour d'Appel. Pour attribuer au jugement infirmé le caractère interlocutoire, elle a constaté "que ROLAND, demandeur, avait, devant les premiers juges, conclu "de plano" à la responsabilité exclusive de l'administration des Chemins de fer, invoquant à cet effet, l'autorité de la chose jugée, qu'il prétendait résulter de deux décisions correctionnelles, - qu'en décidant qu'une expertise était nécessaire pour déterminer les circonstances exactes de l'accident, et fixer par voie de conséquence, les responsabilités respectives, les premiers juges ont admis implicitement et ce, contrairement aux conclusions du demandeur ROLAND, un partage possible de faute ; que, ce faisant, ils laissent entendre qu'en l'espèce l'autorité de la chose jugée qu'invoquait le demandeur ne leur paraissait pas entière et que leur opinion se ferait suivant le rapport de l'expert ; que dès lors, le jugement entrepris a indiscutablement les caractères d'un jugement interlocutoire".

Comme vous l'avez fort bien constaté, la Cour, ce faisant a commis une erreur sur le sens du jugement : l'expertise ordonnée ayant pour but, non de déterminer les conséquences exactes de l'accident et de fixer les responsabilités, mais la mission de l'expert étant restreinte à l'établissement d'un croquis des lieux, en vue de déterminer les conditions de visibilité du passage à niveau. Mais je ne pense pas que cette erreur soit déterminante et que la dénaturation du sens du jugement que nous pourrions invoquer soit susceptible de modifier l'opinion de la Cour Suprême. La seule question est

de savoir si la mesure telle que réellement ordonnée par le jugement préjugait ou non sur le fond.

Or, il est certain que, dans ses conclusions de première instance, M. ROLAND avait effectivement conclu à la responsabilité exclusive de la Compagnie prononcée de plano en vertu de la chose jugée par les deux décisions criminelles. Il est vrai que le réseau n'avait pas non plus sollicité de mesure d'instruction. Mais il avait conclu à une responsabilité partagée sur la base des 3/4 au chauffeur de camion et du 1/4 au préposé du Chemin de fer. Le jugement laissait entendre que, eu égard au rapport de l'expert, il pouvait admettre cette responsabilité partagée, alors que, s'il avait accueilli les conclusions du demandeur, la mesure d'instruction s'avèrait inutile. Il a implicitement rejeté ces conclusions, admis que le principe de l'autorité de la chose jugée ne suffisait pas à résoudre le litige, mais qu'une mesure d'instruction était cependant nécessaire pour savoir s'il y avait lieu d'admettre le partage proposé par la Compagnie défenduesse. Il semble bien que l'on puisse voir là un préjugé de la décision définitive.

Cette façon de voir peut invoquer l'autorité de MM. Glasson, Tissier et Morel (op. et loc. cit.) selon lesquels "il y aurait jugement interlocutoire toutes les fois seulement qu'en prescrivant une mesure d'instruction, le Tribunal "refuserait implicitement de s'arrêter à une défense, une "exception, ou une fin de non recevoir qui, si elle avait "été accueillie, aurait rendu inutile la mesure avant faire "droit, en ce cas seulement, le jugement ferait grief à la "partie, qui aurait opposé, le moyen propre à écarter toute "mesure préalable et pourrait être l'objet d'un appel immédiat. Dans tout autre cas, la mesure d'instruction aurait "le caractère simplement préparatoire, comme manifestant "l'intention du juge de s'éclairer en présence des affirmations contradictoires des parties, tout dépend en définitive, de la position prise par les plaideurs dans leurs "conclusions respectives".

En l'espèce, si le principe de l'autorité de la chose jugée ne constituait pas une défense, exception ou fin de non recevoir, puisqu'il était invoqué par le demandeur, c'était certainement un "moyen propre à écarter toute mesure préalable". Au contraire, les diverses fautes alléguées par le réseau à la charge du chauffeur, posant notamment la question de visibilité, comportaient éventuellement la détermination de certains faits par une expertise.

Dans ces conditions, si la Cour de Cassation, qui répugne à prendre parti en principe, n'irait sans doute pas jusqu'à reprendre la formule de Glasson et Tissier, elle risque fort, dans son désir habituel de maintenir plutôt que d'annuler les décisions qui lui sont déférées, d'approuver le raisonnement de la Cour d'Appel. Je ne veux pas dire par là qu'une

discussion sérieuse ne puisse s'instaurer sur la recevabilité de l'appel ; les considérations qui précèdent montrent suffisamment que les arguments favorables ne feraient pas défaut. Mais le débat se présenterait dans des conditions très délicates et les chances de succès d'un tel moyen me paraissent assez faibles.

En ce qui concerne le fond du litige, le réseau avait lui-même admis que l'arrêt correctionnel du 19 Avril 1939 confirmant le jugement du 19 Décembre 1938 qui avait déclaré le mécanicien coupable du délit de blessures involontaires, ne permettait pas à celui-ci de dégager complètement sa responsabilité. Mais, comme la Compagnie des Chemins de fer Algériens l'avait fort bien fait valoir dans ses conclusions de première instance et d'appel, cette condamnation pénale n'interdisait pas à l'auteur responsable de faire, devant la juridiction civile, la preuve de la faute de la victime, et, en conséquence, au juge civil, de partager les responsabilités, alors que le juge correctionnel, tout en déclarant que la faute du mécanicien avait été "la cause déterminante" de l'accident, n'avait pas décidé qu'elle en était la "clause exclusive" (En ce sens, Req. 17 Nov. 1919 D.P. 20.1.25 ; Voir encore 2 Févr. 1932 G.P. 32.1.695 ; Civ. 22 Octobre 1923 G.P. 23.2.693).

Pour établir, par application de ce principe, la faute du chauffeur du camion, le réseau avait fait valoir que, s'agissant d'un passage à niveau non gardé et dépourvu de barrières, sa traversée s'opérait aux risques et périls des usagers, qui devaient s'assurer eux-mêmes, avant de s'y engager, qu'aucun train n'arrivait, qu'il résultait en l'espèce du procès-verbal de gendarmerie que les véhicules empruntant la direction du camion accidenté disposaient "depuis 71 mètres avant la voie principale ... d'une visibilité parfaite, s'étendant sur 1.500 m. de voie environ, vers Constantine", que le chauffeur Zaïmi Chérif connaissait parfaitement, pour l'emprunter en moyenne 8 fois par jour, le passage à niveau dont s'agit ... qu'ainsi, il se devait de regarder attentivement la voie dans les deux sens et de ne pas la franchir sans avoir acquis la certitude qu'il pouvait le faire sans danger ..." que le chauffeur ne pouvait se prévaloir du défaut de plaques indicatrices, qui avaient été retirées momentanément pour être repeintes, alors qu'il connaissait bien le passage et que, étant illettré, il ne pouvait lire l'inscription portée sur ces plaques.

Et, au moyen tiré par M. ROLAND du jugement correctionnel du 20 Février 1939, qui avait relaxé le chauffeur du camion, le réseau avait opposé que ce jugement avait seulement déclaré inapplicable, l'arrêté préfectoral, siège de l'infraction et constaté que Zaïmi n'avait pas volontairement provoqué le choc du camion et de la locomotive, mais qu'il n'avait "formulé aucune appréciation quant à l'existence ou à l'inexistence à la charge du chauffeur Zaïmi Chérif, d'une faute

quasi-délictuelle, susceptible d'entraîner civilement sa responsabilité ou celle de son patron".

La Cour d'Appel a écarté ces conclusions en décidant "qu'il résulte nettement des documents produits et notamment "de l'enquête de gendarmerie, discutés d'un commun accord "entre parties, qu'aucune faute autre que celles soumises "au tribunal correctionnel ne peut être relevée à l'encontre "du préposé de ROLAND, ZAÏMI". D'une part, "les allégations de l'Administration des Chemins de fer, relatives à l'infraction qu'aurait commise ZAÏMI en s'engageant dans un passage "à niveau sans avoir observé les prescriptions réglementaires "ne peuvent être retenues, puisqu'il est constant que ZAÏMI "a été acquitté de ce chef, l'article 7 du code de la route "étant, en effet, identique, au texte de l'arrêté préfectoral "du 26 Janvier 1927, pris comme base de la poursuite correctionnelle". D'autre part, "quant à la vitesse prétendue "excessive du camion conduit par ZAÏMI, que rien dans les dispositions et constatations, ne vient étayer cette affirmation ; qu'il en est de même en ce qui concerne la marge de "visibilité dont aurait, aux dires de l'Administration des "Chemins de fer, disposé ZAÏMI".

Il est certain, tout d'abord, que nous ne pouvons critiquer devant la Cour de Cassation, les constatations relatives à la vitesse du camion et à la visibilité de la route. Ce sont là des appréciations souveraines qui, même inexactes, doivent être tenues pour vraies et ne sauraient être remises en question devant la Cour de Cassation. Sans doute, la Cour d'Appel a-t-elle ainsi méconnu les déclarations formelles du procès-verbal de gendarmerie. Mais formant librement leur conviction, les juges n'étaient pas tenus d'adopter ces conclusions et un moyen fondé sur la dénaturation des documents de la cause risquerait d'être repoussé, au motif que les juges ont seulement écarté, mais non interprété inexactement ledit procès-verbal.

Reste la question délicate de chose jugée.

Les principes en la matière sont désormais bien fixés : il est admis de façon constante que l'autorité de la chose jugée au pénal s'attache seulement au dispositif de la décision et aux motifs qui en constituent le soutien nécessaire (V. notamment Req. 19 nov. 1940 G.P. 41.1.83 ; D.H. 40.209 21 Janv. 1941 G.P. 41.1.135). D'autre part, "le juge civil ne peut méconnaître ce qui a été jugé par le juge pénal sur l'existence du fait incriminé, sa qualification et la culpabilité ou l'innocence de celui à qui ce fait est imputé" (mêmes arrêts).

Mais l'application de ces principes aux différentes hypothèses ne laisse pas de donner lieu à de nombreuses difficultés, notamment à la suite de décisions d'acquiescement.

Il est souvent malaisé de déterminer "ce qui a été nécessairement jugé par le juge criminel".

Dans la présente espèce, il importe de se reporter au texte du jugement de relaxe du 20 Février 1939. Le chauffeur avait été poursuivi sur un double chef d'inculpation ; d'une part, sur la base de l'art. 77 § 1er du décret du 11 Novembre 1917, pour dégradations occasionnées au matériel roulant du chemin de fer.

La décision de relaxe sur ce point est fondée sur ce que le choc n'avait pas été causé volontairement et laisse entière par conséquent, la question d'un quasi-délit civil. D'autre part, le chauffeur avait été poursuivi pour infraction à l'arrêté préfectoral du 26 Janvier 1927, interdisant de traverser les passages à niveau dépourvus de barrières, "lorsqu'un train approche, en décidant qu'un écriteau placé bien en vue près de chacun de ces passages portera cette défense à la connaissance du public". Le prévenu a été acquitté parce qu'il a été établi qu'un tel écriteau n'existait pas le jour de l'accident de telle sorte que "il n'y a pas, en l'espèce, réunion de tous les éléments pouvant constituer l'infraction à cet arrêté".

Sans doute, l'article 7 du Code de la Route, rédigé dans une forme sensiblement différente, formule-t-il une interdiction semblable en la soumettant aux mêmes conditions, et notamment à l'existence d'un signe avertisseur placé à proximité immédiate du passage à niveau. Il existe cependant, une variante entre les deux textes : le Code de la Route n'interdit pas seulement de traverser "lorsqu'un train approche", mais aussi sans "s'être assuré qu'aucun n'est visible ou que l'approche d'aucun train n'est annoncée". Cette dernière formule est plus large : elle étend l'interdiction soit au cas où le train, encore éloigné, est cependant visible, soit au cas où son approche est "annoncée", c'est-à-dire signalée par une sonnerie, alors même que le train n'est pas visible. On peut donc légitimement soutenir que, pour reprendre la formule constamment employée par la Cour de Cassation, il n'a pas été "nécessairement et certainement décidé par le juge criminel" que le chauffeur n'avait pas commis d'infraction au code de la route et qu'ainsi le juge civil pouvait valablement reconnaître l'existence d'une telle infraction.

Au surplus, alors même que le chauffeur n'aurait pas contrevenu aux règlements, sa conduite pouvait rester imprudente et constituer un quasi-délit civil, en raison des circonstances de la cause, notamment, de la fréquence de ses passages signalée par les conclusions de la Compagnie. En admettant cette imprudence, le juge civil ne décidait rien d'inconciliable avec ce qui avait été jugé par le Tribunal correctionnel. Autrement dit, la faute civile pouvait se rencontrer en dehors des éléments légaux de

l'infraction sur laquelle le juge pénal, s'était prononcé. Si la relaxe, sur la base des art. 319 et 320 du Code pénal interdit toute poursuite ultérieure en vertu de l'art. 1382 Code Civil (Civ. 12 Juin 1914, S. 1915.1.70 ; 28 Mars et 23 Mai 1916, S. 18.19.1.36 ; Req. 12 Juillet et 13 Novembre 1917, S. 18.19.1.212 ; 5 Mai 1920, S. 20.1.360 ; Civ. 18 Oct. 1921, S. 22.1.259 ; 15 Janvier 1929, S. 30.1.177 ; Req. 24 Octobre 1932, S. 33.1.56), c'est parce qu'il est admis que les art. 319 et 320 répriment toute faute quelconque ayant occasionné la mort ou des blessures (V. Civ. 18 Décembre 1912, S. 14.1.249, note Morel). Mais, en l'espèce, le chauffeur ZAÏMI était seulement poursuivi, en raison de dommages matériels, pour infraction à des prescriptions déterminées.

On peut donc admettre que la Cour d'Alger a commis une erreur en s'appuyant ainsi sur la chose jugée par la décision de relaxe prononcée en faveur du chauffeur. Il reste à savoir si cette erreur serait de nature à entraîner la cassation de l'arrêt. L'erreur de droit figurant dans les motifs d'une décision ne suffit pas, en effet, à la créer, si la loi n'est pas violée dans le dispositif et si la décision est justifiée par d'autres motifs (V. Faye, la Cour de Cassation, n° 113, p. 129 ; arrêts cités au Rép. prat. Dalloz V: Cassation n° 301 et V: Jugements et arrêts n° 1374). Mais, en l'espèce, la décision n'est pas entièrement justifiée par ses constatations relatives à l'absence d'excès de vitesse et à la marge de visibilité, et le motif critiqué n'est pas surabondant, puisque si la Cour n'avait pas entendu s'incliner devant la chose jugée au criminel, elle pouvait relever une imprudence à la charge du chauffeur pour avoir franchi le passage sans précautions suffisantes.

Si un moyen fondé sur cette base me paraît donc sérieusement soutenable, il ne m'est pas possible cependant de vous en assurer le succès. La Cour de Cassation pourrait s'appuyer sur le motif de l'arrêt aux termes duquel "aucune faute autre que celles soumises au Tribunal Correctionnel ne peut être relevée à l'encontre du préposé de ROLAND, ZAÏMI", pour décider que la Cour a ainsi entendu repousser l'existence d'une faute quelconque à la charge du chauffeur et que, des constatations auxquelles ont procédé souverainement les juges du fond, il ne résulte pas l'existence d'une telle faute.

La Cour d'Alger a condamné la Compagnie des Chemins de fer Algériens à verser au sieur ROLAND "la somme de 15.000 frs montant des dégâts occasionnés au camion dudit ROLAND", en déclarant que l'Administration des Chemins de fer ne contestait pas cette somme, "montant des réparations" dudit camion, "somme d'ailleurs justifiée par le rapport d'expertise contradictoire".

Or, si l'Administration, dans ses conclusions d'appel, avait effectivement déclaré qu'elle était d'accord avec l'appelant sur cette somme de 15.000 frs, c'était en tant que représentant la valeur du camion lui-même, et non pas des dégâts subis par lui ou des réparations nécessitées par ces dégâts. Elle avait "demandé qu'il soit entendu et spécifié qu'au cas où l'appelant aurait procédé à la réparation de ce camion, la somme à lui allouée devrait être exactement égale au quart de celle qu'il a dépensée pour cette réparation", et dans le dispositif de ses conclusions, elle avait demandé à la Cour de dire qu'elle ne serait tenue de verser que le 1/4 de la valeur du camion fixée à 15.000 frs ou le 1/4 de sa réparation si le camion a été réparé.

Si le montant de la condamnation prononcée est en soi légalement justifié, quant au chiffre des dommages-intérêts, lequel est souverainement apprécié par les juges du fond (V. jurisprudence citée au Rép. prat. Dalloz, V^e Cassation N^o 363), par contre il apparaît en toute certitude que la Cour a dénaturé les conclusions de la Compagnie en la déclarant d'accord sur la somme de 15.000 frs, comme montant des réparations du camion, alors qu'elle n'était d'accord que pour fixer à cette somme la valeur du camion et prévoyait comme une alternative différente le remboursement de la réparation, dont elle représentait même l'exécution comme hypothétique. Or, la Cour de Cassation se reconnaît un droit de contrôle sur le sens des pièces de la procédure (Faye, la Cour de Cassation, N^o 180, p. 197); elle contrôle notamment l'interprétation que les juges ont donné des conclusions des parties (V. Civ. 4 Juin 1904, S. 05.1.93 ; 5 Mai 1915, S. 15.1.65 ; 30 Octobre 1922, S. 64.1.62 ; 3 Février 1942, D.A. 42 p. 81). Sa censure me paraît donc devoir s'exercer sur cette partie de l'arrêt. Mais elle n'entraînerait qu'une cassation partielle, portant sur le montant de la condamnation relative à la valeur du camion.

En résumé, des trois moyens par vous proposés, le premier me paraît présenter peu de chances de succès, le second peut être sérieusement soutenu, le troisième serait le plus sûr, mais n'offre qu'un intérêt réduit. Dans ces conditions, eu égard à l'importance de l'intérêt pécuniaire en jeu, il semble que le pourvoi doive être tenté.

Veuillez agréer, Monsieur le Chef du Contentieux, l'expression de mes sentiments distingués et dévoués.

signé : CARTAULT

P.S. - Etant donné l'importance de la présente consultation, je vous prierai de bien vouloir indiquer aux Chemins de fer Algériens, un honoraire de 700 francs.

Je vous signale, en outre, que pour introduire le pourvoi, j'aurai besoin de la signification de l'arrêt d'Alger ou d'une expédition régulière et complète (c'est-à-dire comprenant les qualités) dudit arrêt.