

5052H54616

9222

(1940)

Accidents de chemin de fer. Compte rendu par les Régions des transactions réglées par elles.

(s) C.D. 6. 2.40 33 X

Accidents de chemin de fer. Compte rendu par les Régions des transactions réglées par elles.

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction
du 6 février 1940

QU. X - Compte rendu à fournir par les régions en ce qui concerne les transactions passées par elles en matière d'indemnités pour accidents de chemin de fer

(a) p. 33

M. ARON. - Je voulais poser une question qui se rattache au même ordre de préoccupations. J'avais été très étonné, l'année dernière, lorsque nous discutons les questions de délégation de pouvoirs à consentir, de constater qu'il n'existe pas, en dehors de l'examen par l'autorité supérieure, c'est-à-dire par l'autorité centrale, de service chargé de centraliser et de suivre ces questions de règlements variables pour les indemnités dues aux victimes d'accidents de chemin de fer, et j'ai regretté cette lacune. Le projet d'instruction qui nous est soumis confirme, au contraire, de voir. Pourquoi incite-t-on les Régions à n'amorcer de transactions ^{que} dans des limites très étroites, si ce n'est parce qu'elles sont généralement trop généreuses?

M. FILIPPI. - Les directeurs de l'exploitation des régions ont pouvoir de décider, lorsque la somme en jeu est inférieure à 50.000 fr. Ce sont les services commerciaux des régions qui, en général, suivent les transactions pour accidents de personnes, car ce sont des affaires qu'il est bon de traiter rapidement et sur place.

M. ARON. - Il n'est pas dans mes intentions de demander la création d'un service spécial chargé de suivre exclusivement ces questions d'accidents, encore que, dans les Administrations de l'Etat, aucun pouvoir de décision ne soit délégué en la matière et que toutes les affaires d'indemnités soient réglées par l'Administration centrale. Mais je me demande si nous ne devrions pas profiter de la période des hostilités, où il faut

une plus grande homogénéité, pour essayer de centraliser ces affaires un peu plus qu'elles ne le sont, ou tout au moins d'uniformiser les errements. Ce sont/les ^{souvent} divergences d'appréciation qui existent, soit entre les divers services de la S.N.C.F. traitant à l'amiable, soit entre ces services et les autorités de justice, qui sont à la base des indemnités exagérées que nous sommes amenés à verser.

M. LE PRÉSIDENT. - Nous avons le choix entre deux solutions : ou une centralisation excessive - qui présente bien des inconvénients - ou une décentralisation qui aboutit aux résultats que vous signalez

M. LE GÉNÉRALIS. - Il existe quantité de petits incidents ou d'accidents sans gravité que les chefs locaux ou régionaux peuvent régler aisément, beaucoup plus facilement que moi, et d'une manière avantageuse pour la S.N.C.F.

M. ANON. - Vous avez donné pouvoir aux directeurs des Régions à concurrence de 50.000 fr; mais ne serait-il pas possible de demander aux Régions de fournir périodiquement un compte rendu des affaires ainsi liquidées ? Vous pourriez ainsi corriger les xx errements, si des différences de régimes étaient constatées entre les Régions.

M. LE GÉNÉRALIS. - Nous envoyons aux Régions copie de la jurisprudence, afin qu'elles s'en inspirent lors des tractations avec les victimes d'accidents.

M. ANON. - J'ai toujours pensé que l'on réglait trop d'affaires à l'amiable. Mais vous m'avez répondu que les tribunaux se montraient très durs à l'égard de la S.N.C.F.

Depuis, vous avez constaté vous-même que les tribunaux revenaient à une meilleure conception de la responsabilité du chemin de fer. J'étais convaincu que cela devait se produire.

M. GRIMPART - Il n'y a pas que les hommes d'affaires, il y aussi a ~~xxxxx~~ les avocats. Certains d'entre eux n'acceptent de plaider que s'ils reçoivent un pourcentage déterminé des indemnités qu'ils obtiennent pour leur client. Cette manière de procéder est ~~xxxxxxx~~ d'ailleurs contraire aux règles professionnelles.

M. MARLIO - Je crois qu'une seule réforme doit être envisagée dans le système actuel : elle consiste à obliger les Régions à rendre compte très rapidement des transactions qu'elles ont réalisées.

M. ARON - Il y aura pourtant un pourcentage plus élevé d'affaires portées devant les tribunaux. C'est ce que je demandais.

M. FILIPPI - Il y a pas mal d'affaires dont les tribunaux sont saisis.

M. MARLIO - Il en faut.

M. LE PRESIDENT - Personne ne demande plus la parole ?

Le projet de note aux Régions est approuvé, étant entendu qu'elles rendront compte.

Je crois que ce revirement a été provoqué par les nombreux accidents causés par l'imprudence des automobilistes.

M. LE SECRÉTAIRE.— Les tribunaux ont toujours été plus sévères pour le chemin de fer que pour l'automobile. Cela tient probablement à cette idée fort répandue que la D.R.C.F., grosse Administration, peut payer.

M. FILLIPI.— Les tribunaux, en effet, prennent souvent en considération la situation financière de l'auteur de l'accident. Ils allouent une très faible indemnité pour un accident causé par une personne dont la fortune est très limitée, tandis qu'ils accorderont une très forte indemnité si ce même accident est le fait d'une Administration importante.

M. ARON.— Cela doit changer. En tous cas, les directives que vous entendez donner aux Régions confirment bien mon point de vue, à savoir que nous réglons trop d'indemnités à l'amiable, puisque vous leur recommandez de se laisser assigner le cas échéant. La période de la guerre sera donc marquée par une ^{proportion} ~~quantité~~ plus grande de règlements par voie judiciaire.

M. MAILLET.— Je ne partage pas l'avis de M. l'Inspecteur Général ARON sur l'inconvénient qu'il y a à donner aux autorités locales et aux Régions la possibilité de régler à l'amiable le

plus grand nombre possible de ces indemnités. Je suis persuadé, au contraire, qu'il faut leur laisser en cette matière une certaine initiative et leur donner les pouvoirs nécessaires.

J'ai suivi cette question de très près lorsque la Compagnie de l'Est exploitait encore les lignes qui lui avaient été concédées. Je me suis fait communiquer les dossiers contentieux et je suis arrivé à cette conclusion qu'il y avait intérêt à régler ces questions le plus vite possible. Or, seul, le règlement amiable permet d'aboutir rapidement.

À mon avis, cette question de rapidité est capitale et je me suis assuré d'une chose : c'est qu'un règlement amiable obtenu dans les 8 ou 15 jours, même s'il représente une somme importante, est toujours plus avantageux qu'un règlement judiciaire.

Si on n'agit pas avec diligence, la victime ou sa famille s'adresse à un avocat ou à un agent d'affaires qui étudie la jurisprudence et conseille de plaider. Finalement, l'indemnité que doit payer l'auteur de l'accident atteint le double ou le triple de ce qu'elle devrait être normalement.

Lorsqu'il s'est agi de liquider les indemnités dues à la suite de la terrible catastrophe de Lagny et dont le montant a atteint 50 millions, nous nous étions posé la question de savoir quelles directives il fallait suivre. Lorsqu'après cet accident, j'ai été désigné comme Président du Conseil d'Administration de la Compagnie, et après avoir mûrement réfléchi, j'ai donné comme consigne de régler immédiatement ou le plus vite possible les indemnités dues aux victimes ou à leur famille, même si elles paraissaient trop élevées.

90% de ces indemnités ont été ainsi réglées dans les trois mois, sur des bases déterminées ; celles qui n'ont pas été liquidées dans ce délai, ont été portées devant les Tribunaux et chacune d'elles nous a coûté, en moyenne, le double de ce que nous avait coûté un cas identique réglé à l'amiable.

C'est pourquoi, j'estime et reste persuadé, en raison des nombreux exemples que j'ai eu sous les yeux, qu'il est préférable d'accepter les disparités de traitement qui peuvent exister entre Régions, dès lors qu'ils aboutissent à un règlement amiable, plutôt que de laisser les victimes d'accidents recourir aux avocats et aux agents d'affaires.

Mais si je suis partisan de donner aux Régions une assez grande liberté d'action, je reconnais volontiers, avec M. ARON, qu'il est nécessaire d'établir un contrôle sérieux. Il faut donc leur demander de rendre compte rapidement à la Direction Générale, des affaires ainsi réglées, afin que celle-ci puisse réformer le cas échéant les errements suivis et donner les directives utiles.

M. GOY - Il est certain que dès qu'un homme d'affaires intervient dans une question de cet ordre, il faut payer ses services.