

RESEARCH OUTPUTS / RÉSULTATS DE RECHERCHE

La SNCB, 'mauvaise mère' pour ses agents?, note sous Pol. Nivelles (5ème ch.) 15 septembre 2004

Delvaux, Marie-Amelie

Published in:

Jurisprudence en droit des sociétés commerciales-recueil annuel (JDSC)

Publication date:

2005

Document Version

le PDF de l'éditeur

[Link to publication](#)

Citation for pulished version (HARVARD):

Delvaux, M-A 2005, 'La SNCB, 'mauvaise mère' pour ses agents?, note sous Pol. Nivelles (5ème ch.) 15 septembre 2004', *Jurisprudence en droit des sociétés commerciales-recueil annuel (JDSC)*, pp. 249-251.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

de l'alimentation électrique;

Il ne peut être fait abstraction du fait que en raison d'un défaut de prévoyance et de précaution, la SNCB n'a pas eu la possibilité d'arrêter ou de faire arrêter un convoi qui roulait alors que l'autorisation ne lui avait pas été donnée et que cette situation a duré huit minutes !

Si le tribunal peut admettre que les conducteurs étant des êtres humains, qui peuvent franchir un feu en phase rouge, pour quelque raison que ce soit – distraction, erreur d'appréciation, voire même volontairement – il appartenait à la SNCB de prendre toutes les mesures utiles pour que le train puisse être mis à l'arrêt et ainsi contrecarrer la faute du conducteur; dans ce cas concret la SNCB a démontré elle-même ne pas avoir été capable de faire face à telle situation.

Le tribunal ne peut toutefois pas écarter le fait qu'au sein de la SNCB 42.000 personnes travaillent; parmi elles, il y a 8.570 agents signaleurs, sous-chefs de gare, chefs de gare, membres des dispatchings, conducteurs (3.644 conducteurs de route et 690 conducteurs de manœuvres) chiffres cités par la SNCB et non démontrés comme inexacts !

Il ne peut écarter les autres informations communiquées par la SNCB – non démontrées comme inexacts – à savoir qu'en moyenne 4.000 trains circulent tous les jours sur le réseau belge, qu'il y a 8.066 signaux d'arrêts sur le réseau et qu'environ 150 millions de passagers sont transportés chaque année sur le réseau et qu'au total au cours de l'année 2001, année de l'accident de Pécrot, 94.041.000 km ont été parcourus par les trains sur le réseau de la SNCB.

Le tribunal tient aussi à préciser qu'en l'espèce la peine est uniquement financière, notamment vu le statut public de la prévenue;

Il précise aussi qu'il est parfaitement conscient qu'une peine financière sera supportée de manière totalement différente par une personne morale telle la SNCB que par une personne morale, telle une petite PME !

Le tribunal est toutefois tenu de respecter les peines prévues par les dispositions légales. C'est en tenant compte de tous ces éléments que le tribunal considère que la peine reprise ci-dessous se justifie et sera ainsi bien comprise essentiellement comme «le mal qu'il inflige à titre de sanction» pour les différentes fautes commises, fautes qui ont constitué le défaut de prévoyance et de précaution en tenant aussi compte des intérêts des parties civiles et du coût que représente la sécurité pour le budget à la SNCB;

Même si les conséquences des fautes commises sont graves, la SNCB a déclaré à plusieurs reprises au cours des débats qu'elle en était consciente et qu'elle partage les sentiments des parties civiles (...);

Le tribunal considère que dans l'espoir d'un amendement dans le chef de la SNCB et en espérant qu'elle prendra toutes les mesures utiles pour notamment mettre immédiatement à l'arrêt un train qui entame un mouvement sans aucune autorisation, dans la mesure aussi où il n'y a aucun élément indiquant une autorisation, dans la mesure aussi où il n'y a aucun élément indiquant une condamnation pénale antérieure sur base des mêmes préventions, il y a lieu de faire application du sursis dans la mesure ci-après (voir en ce sens A. MASSET, *op. cit.*).

(...)

OBSERVATIONS

La SNCB, «mauvaise mère» pour ses agents ?

Cette décision n'a pas fait l'objet d'un appel, contrairement à ce que l'on pouvait imaginer. Comme le souligne François GLANSDORFF dans ses observations sous ce jugement dans

le *Journal des Procès*³, «il ne fait pas de doute qu'avant la loi de 1999, (les employés de la SNCB) auraient été condamnés, le tribunal rappelant d'ailleurs que toute faute, aussi légère soit-elle, peut constituer un défaut de prévoyance ou de précaution au sens de l'article 418 du Code pénal».

On a déjà eu l'occasion de souligner que le régime de responsabilité alternative en matière d'infractions involontaires instauré par la loi du 4 mai 1999 pouvait développer un sentiment d'impunité dans le chef des personnes physiques agissant dans le cadre de l'activité d'une personne morale. On est parfois étonné, voire choqué, en apprenant que telle personne physique ayant incontestablement commis une infraction pénale ne subira aucune sanction pénale au seul motif qu'une personne morale a commis une faute encore plus grave⁴.

Ce raisonnement est particulièrement curieux, et presque inadéquat, en l'espèce dans le cas de feu Monsieur HEYLINGEN⁵, qui a franchi allègrement un feu rouge alors qu'il avait sous sa responsabilité un grand nombre de vies humaines. Le tribunal souligne qu'il avait été sanctionné pour une semblable faute grave (franchissement d'un feu en phase rouge) moins de six semaines avant les faits. Le tribunal en conclut de manière inattendue qu'il est établi qu'il y a manque total de formation adéquate de la part de la SNCB quant à ce conducteur, et que si celui-ci avait reçu une formation adéquate et qu'il avait été parfaitement suivi, il est exclu qu'il ait adopté l'attitude qui fut la sienne au jour des faits. D'une manière générale d'ailleurs, le tribunal retient qu'au vu de l'attitude prise par chacun des différents agents de la SNCB, il est établi qu'ils ont tous mal réagi face à une situation de crise et que ces mauvaises réactions sont la conséquence d'une absence de formation adéquate dans le chef de la SNCB.

Lorsque nous avons lu pour la première fois les quelques développements du jugement relativement au conducteur HEYLINGEN, nous avons pensé, *quelle fantaisie !*, à opérer un rapprochement avec la responsabilité des parents pour leurs enfants mineurs (art. 1384, al. 2 C. civ.). On rappelle que la loi présume dans le chef des parents un manque d'éducation ou une faute de surveillance lorsque leur enfant mineur a causé fautivement un dommage à autrui. Les parents ne peuvent renverser cette présomption qu'en rapportant la preuve cumulative qu'ils n'ont pas failli à leurs deux devoirs (éducation et surveillance de l'enfant), ce qui constitue une charge très lourde. Dans le cas d'espèce, on pourrait comparer la SNCB qui n'a pas donné une formation adéquate à son jeune agent HEYLINGHEN à un parent qui a mal éduqué son enfant. Rappelons toutefois que la jurisprudence est moins sévère aujourd'hui qu'hier pour les parents, et qu'elle souligne fréquemment que leur devoir d'éducation n'entraîne pas une obligation de résultat et qu'il doit être apprécié de manière humaine et raisonnable compte tenu de certains éléments (notamment l'âge de l'enfant, l'évolution de la vie en société, ...) ⁶. Ainsi, lorsque le fait reproché au mineur est isolé, le juge considérera que la seule constatation d'un fait infractionnel commis par un mineur ne peut suffire à réfuter l'allégation d'une bonne éducation antérieure⁷. Ne pouvait-on tenir pareil raisonnement dans le cas de Monsieur HEYLINGHEN ? Certes, il a franchi à deux reprises, dont l'une fatale, un feu rouge, mais ces deux faits isolés sont-ils dus à la carence de sa formation, ou à son tempérament personnel ? Autant nous pouvons comprendre la position du tribunal relativement aux divers autres agents de la SNCB, autant la situation particulière du conducteur qui méconnaît un feu rouge et est absous par l'explication selon laquelle ce

3. *Journ. proc.*, n° 487, 8 oct. 2004, p. 31.

4. Le raisonnement vaut pareillement en sens inverse, lorsque la personne morale qui a commis une faute n'encourt aucune peine car la ou les personnes physiques ont commis une faute plus grave.

5. Rappelons qu'en tout état de cause, l'action publique était éteinte en ce qui le concerne au vu de son décès dans la collision.

6. Voir par exemple Bruxelles (jeun.) 19 avril 2004, *Journ. proc.*, 2004, liv. 481, p. 25 et note L.A.

7. *Ibidem*.

comportement inadéquat serait dû à sa seule formation déficiente ne nous convainc pas. Mais soutenir que le comportement inadéquat du conducteur résulte de son tempérament personnel (caractère rebelle, non-soumission aux règles ou à l'autorité par exemple) indépendamment de sa formation ne pourrait de toutes façons absoudre la SNCB, à laquelle on pourrait en tout état de cause reprocher un mauvais choix de son préposé.

Voilà une comparaison d'apparence fantaisiste mais qui suscite diverses questions intéressantes.

115. Le principe de la responsabilité pénale des personnes morales: la personne morale est punissable, tantôt seule, tantôt avec la personne physique

N° 681. – Corr. Liège (14^e ch.), 20 septembre 2004¹

Présentation: Comme la précédente, la présente décision retient l'attention car il s'agit d'un dossier très médiatique dans lequel le magistrat a dû garder la tête froide pour apprécier et mettre en balance sereinement les responsabilités respectives de la SA COCKERILL SAMBRE d'une part, de sept de ses travailleurs d'autre part, dans le cadre d'une explosion provoquée le 22 octobre 2002 par une fuite de gaz.

A l'inverse de la décision du Tribunal de police de Nivelles, seules ont été ici condamnées sur le plan pénal les personnes physiques, aucune responsabilité pénale n'étant reconnue dans le chef de la personne morale à laquelle on ne peut reprocher en l'espèce d'avoir bafoué de quelconques règles de sécurité.

Parmi les six condamnés (sur les sept poursuivis), le rôle de deux régleurs qui devaient remplacer le gaz présent dans la conduite de la cokerie en travaux par un gaz inerte, mais ont décidé de se passer de cette opération indispensable, est particulièrement stigmatisé par le tribunal; la légèreté de leur comportement est soulignée, légèreté d'autant plus inadmissible qu'il s'agissait d'ouvriers «dotés d'une grande expérience et (qui) devaient connaître les dangers auxquels ils exposaient les travailleurs». Le magistrat leur refuse d'ailleurs la suspension du prononcé au motif qu'elle serait de nature à banaliser ce type de comportement.

Sommaire: Lorsqu'un accident a été la résultante de fautes, d'importance variable, accumulées dans le chef de personnes physiques identifiables, qui ont négligé, d'une manière délibérée pour certains, les consignes de sécurité, sa responsabilité pénale ne peut être imputée à la personne morale dont elles sont les préposées.

Le seul constat que cette personne morale poursuit des objectifs de rentabilité ne peut conduire à la conclusion automatique que, dans cette entreprise, les règles de sécurité seraient bafouées, sans que cette affirmation ne repose sur des éléments précis et concrets.

681.-1. Cette décision a été publiée dans *J.L.M.B.*, 2004, liv. 32, p. 1392 et *Journ. proc.*, n° 487, 8 oct. 2004, p. 23.