

---

## Notes de jurisprudence

---

### LA RESPONSABILITÉ DE L'ONCF POUR PRÉJUDICE DÛ À DES RETARDS

Note sous Trib. de commerce, Rabat,  
14 janvier 2019, *Amghari c/ ONCF*

**Michel ROUSSET**  
*Professeur émérite à la Faculté  
de Droit de Grenoble*

**Mohammed Amine BENABDALLAH**  
*Professeur à la Faculté de Droit  
de Rabat-Agdal*

Dans ce jugement, il est question de la responsabilité d'un service public auxquels la plupart des citoyens ont l'habitude de recourir ; celui des transports publics. La solution adoptée par le Tribunal mérite un commentaire.

De quoi s'agit-il ?

L'Office National des Chemins de Fer (ONCF) a été condamné par le Tribunal de commerce de Casablanca à verser une indemnité de 20000 dirhams à un usager qui le poursuivait pour ses nombreux retards. L'usager, avocat stagiaire exerçant à Casablanca, était par ailleurs inscrit en doctorat en droit du développement à la Faculté des sciences juridiques de Meknès.

A l'appui de son recours en responsabilité contre l'ONCF, il fait état des nombreux retards du train dont il a eu à souffrir dans son travail quotidien et fournit les pièces justificatives de ces trajets : billets de train, preuves des retards, copie des certificats d'inscription au cycle universitaire du doctorat... etc. Il a plaide le fait que ces retards n'étaient pas justifiés et qu'ils avaient eu pour conséquence de le mettre dans une situation où il lui était impossible de tenir les engagements qu'il avait pris et cela à plusieurs reprises. La conséquence de ces retards à répétition s'est traduite par un préjudice qu'il estimait à 80.000 dirhams, montant des réparations qu'il réclame à l'Office.

Mais le recours en responsabilité dirigé contre l'ONCF ne se fonde pas seulement sur des faits. Il repose aussi sur des arguments de droit tirés du code de commerce, à savoir la loi n° 15-95 promulguée le 1<sup>er</sup> août 1996, bull. off. du 3 octobre 1996, p. 568.

En effet, selon l'article 443 du code de commerce, le voyageur est partie à un contrat de transport défini comme « *la convention par laquelle le transporteur s'engage, moyennant un prix, à faire lui-même parvenir une personne ou une chose en un lieu déterminé* ». Ce qui, dans le cas d'espèce, était bien la situation du requérant.

Le code précise également le traitement réservé aux anomalies qui peuvent perturber le déroulement de l'opération de transport et son bon aboutissement. A cet égard, l'article 479 dispose en effet :

*« Si le départ est retardé le voyageur a droit aux dommages et intérêts.*

*Si le retard est anormal ou lorsqu'à cause du retard, le voyageur n'a plus d'intérêt à accomplir le voyage, il a en outre droit de résoudre le contrat ou de répéter le prix du transport qu'il a payé*

*Il n'a pas droit aux dommages-intérêts si le retard dépend d'un cas fortuit ou de force majeure ».*

Pour sa défense, l'ONCF a fait valoir le caractère normal des retards les expliquant par les travaux de maintenance qui étaient réalisés sur les voies. Le tribunal se trouvait ainsi en face de deux questions auxquelles il a répondu explicitement. En outre, on peut estimer qu'il y en avait une troisième qui ne semble pas avoir effleuré l'esprit du juge qui est celle de sa compétence pour connaître d'une telle requête.

Telles sont alors les questions que l'on se propose d'examiner :

Y avait-il dans ces retards à répétition une situation obligeant l'ONCF à indemniser le requérant ?

L'excuse des travaux normaux invoquée par le défendeur était-elle recevable ?

Le tribunal de commerce était-il compétent pour statuer sur ce recours dirigé contre l'ONCF ?

– I –

### **Le requérant a-t-il subi un préjudice indemnisable ?**

La réponse à cette question est incontestablement affirmative. Il suffit de confronter les faits rapportés aux dispositions du code commerce concernant le contrat de transport. Sur ce plan, la situation est parfaitement claire car le législateur s'est lui-même préoccupé de définir les conditions de fait dans lesquelles le voyageur, ici l'utilisateur du service public du transport, peut se prévaloir du bénéfice d'une indemnisation en cas de retard dans l'exécution du contrat de transport.

Le même problème s'est posé en France où le contrat de transport prévoit de la même manière les conditions dans lesquelles les voyageurs peuvent bénéficier d'indemnité pour retard dans l'acheminement des trains.

Quant au requérant, il a fourni tous les documents permettant d'établir la réalité et la fréquence de ces retards répétitifs et donc la réalité et l'importance de la gêne que cela avait pu lui causer dans l'exercice de ses activités. Cette gêne était d'autant plus évidente que ses activités se développaient sur des sites, Casablanca et Meknès, distants de près de 300 kilomètres. Cette question et sa réponse n'ont d'ailleurs fait l'objet d'aucune contestation de la part de l'ONCF.

Qu'en est-il alors de la deuxième question?

## – II –

### **L'excuse invoquée par l'ONCF, était-elle recevable ?**

L'ONCF a fait valoir pour sa défense que les retards subis par le requérant étaient la conséquence normale des travaux de maintenance effectués régulièrement sur les voies selon même l'expression qu'il a utilisée.

Ainsi se trouve-t-on en présence d'une situation tout à fait intéressante car elle concerne deux principes fondamentaux du service public, le principe de continuité qui est désormais un principe constitutionnel en vertu de l'article 154 de la constitution, et son corollaire en l'espèce, le principe d'adaptation.

En effet, l'entretien des voies et des autres infrastructures du transport ferroviaire est destiné à faire en sorte que le service soit toujours en mesure de fonctionner régulièrement et sans interruption. On voit bien ainsi que l'adaptation du service qui s'effectue par l'entretien des voies, contribue à assurer la continuité du fonctionnement du service public de transport ferroviaire. En effectuant ces travaux, l'Office fait face à ses obligations de transporteur qui ne peuvent être considérées comme fautives. C'est sans doute ce que voulait faire admettre au juge les défenseurs de l'Office.

Le juge n'a d'ailleurs pas contesté cela; mais il se trouvait en face de la loi qui a déterminé les cas dans lesquels le transporteur mis en cause pour retard pourrait se dégager de sa responsabilité et c'est cette loi qu'il a appliquée dans sa décision. Ces cas sont en effet prévus par l'article 479-3° alinéa selon lequel le passager subissant un retard « *n'a pas droit aux dommages et intérêts si ce retard dépend d'un cas fortuit ou de force majeure* » ; et la loi ne fait pas état des travaux ou de toute autre cause qui pourraient avoir le même effet.

D'évidence, les travaux normalement réalisés par l'Office ne relevaient pas du cas fortuit, car ils avaient été programmés par l'Office lui-même et réalisés probablement par ses propres moyens, matériels et personnels.

Quant à la force majeure, elle était à plus forte raison exclue puisqu'elle n'est constituée que s'il s'agit d'un événement extérieur à la volonté de l'auteur des faits dommageables et que l'événement est imprévisible et d'une force irrésistible, et tel n'était pas, non plus, le cas des retards à l'origine du litige. Le tribunal a effectivement relevé que ces travaux ne présentaient aucun des caractères permettant de voir en eux des cas fortuits ou de force majeure. Il a donc condamné l'Office à verser au plaignant une indemnité de 20.000 dirhams en faisant une application pure et simple de la loi.

### - III -

## **La compétence du tribunal de commerce**

Il ne semble pas que le juge se soit posé cette question et, en tout cas, en statuant comme il l'a fait, il a retenu implicitement sa compétence. Cependant, on peut penser que cette question de compétence mérite d'être examinée car l'ONCF est un transporteur public qui gère un service public spécifique, le transport ferroviaire.

Il semble, au premier abord, que la compétence pour connaître des litiges relatifs au fonctionnement du service public géré par l'ONCF doit être judiciaire, et ici commerciale car il gère un service public industriel et commercial (SPIC). Or, l'on sait qu'il est de principe que les relations des services publics industriels et commerciaux avec leurs usagers relèvent du droit privé.

Certes, l'ONCF est un établissement public qui gère un service public industriel et commercial, mais c'est aussi un service profondément imprégné d'un particularisme juridique public, ce qui peut poser question. Le fonctionnement du service public est soumis aux principes de continuité et d'adaptation ; il fonctionne sur le domaine public de l'Etat mis à sa disposition, ses travaux sont soumis au régime des travaux publics, ses usagers doivent respecter les règles d'une police administrative spéciale qui est la police des chemins de fer.

C'est pourquoi il peut paraître intéressant de se demander si le litige opposant l'utilisateur à l'ONCF ne concernait que la relation usager-transporteur et relevait donc des dispositions du code de commerce relatives au contrat de transport ou si, au contraire, ce litige ne mettait pas en cause des aspects importants de droit administratif du transport ferroviaire.

C'est peut-être ce qu'a semblé faire valoir l'ONCF pour sa défense en invoquant le fait qu'il réalisait des travaux sur la voie, cause normale du retard des trains. Le fait

d'assurer le bon fonctionnement du service public et sa continuité, ne pouvait forcément pas être considérés comme une activité fautive obligeant l'ONCF à verser des dommages et intérêts à l'usager victime de ces retards. Car en réalisant les travaux indispensables à l'entretien des voies, l'ONCF s'acquittait de son obligation d'adaptation du service public afin qu'il puisse fonctionner de façon continue conformément au principe constitutionnel de continuité du service public (M. Rousset et M.A. Benabdallah, *Le service public au Maroc*, REMALD, Coll. Manuels et Travaux universitaires n° 119, 2018, p. 130).

Néanmoins, il demeure que l'usager du transport ferroviaire est lié à l'ONCF par un contrat de transport et que la réglementation de celui-ci par le code de commerce ne prévoit pas d'exception à ses dispositions. Enfin on doit préciser que cette compétence judiciaire de principe dépasse le cas où l'usager est lié au SPIC par un contrat dans la mesure où c'est l'ensemble des relations des usagers des SPIC avec le service qui relèvent du droit privé quelle que soit la nature des liens qui les unissent à ce service.

C'est d'ailleurs la solution adoptée en France où la compétence judiciaire a été reconnue par le Tribunal des conflits dans sa décision du 24 juin 1954, *Dame Galland*, R.717. Cette solution est dictée par la volonté de simplifier la recherche de son juge de la part de l'usager en constituant « un bloc de compétence judiciaire » ; elle est en outre parfaitement logique et « juridiquement justifiée » à partir du moment où les usagers et les SPIC sont unis par « des liens de droit privé ». (R. Chapus, *Droit administratif général* 15° éd. Montchrestien, Tome II, n° 700 et 788). Cette règle s'applique à tous les cas, sauf dans celui où les litiges naissent « d'activités telles que la réglementation, la police ou le contrôle, qui ressortissent par leur nature de prérogatives de puissance publique ». (T.C., 29 décembre 2004, *Epoux Blanckeman c/ Voies navigables de France*, R. p. 525.2). Et cette règle fait aussi échec, il faut le rappeler, à la compétence administrative liée à ce que l'on appelle traditionnellement « l'effet attractif de la notion de travail public ».

\*  
\*   \*   \*

**Trib. de commerce, Rabat,  
14 janvier 2019, Amghari c/ ONCF**

(...)

**« Attendu qu'en application du dernier alinéa de l'article 479 du code de commerce, il ne peut y avoir d'indemnisation au voyageur si le retard est dû à un cas fortuit ou à une force majeure ;**

**Et, attendu que, à l'appui de cet article, la partie défenderesse ne peut soutenir que les retards qui lui sont attribués sont considérés normaux compte tenu des travaux que**

*connaissent les différents services des voies des trains et qu'ils ne peuvent l'exempter de la responsabilité du préjudice subi par le requérant, car ce motif n'est pas considéré comme une force majeure ou un cas fortuit ni ne comporte leurs conditions, ce qui implique que ce qui a été soulevé à ce sujet n'est pas fondé et doit être rejeté ;*

*Et, attendu que, à l'appui de ce qui a précédé, et vu la défaillance de la partie défenderesse quant à son obligation contractuelle, et compte tenu du préjudice subi suite à cela, le tribunal, en application de son pouvoir discrétionnaire, fixe l'indemnité à 20.000 dirhams ».*