

Contrats

Votre titre de transport, s'il vous plaît !

La Société nationale des chemins de fer belge (ci-après, la « SNCB ») assigne en paiement devant le juge de paix d'Anvers trois voyageurs montés à bord de l'un de ses trains sans titre de transport. Dans le cadre de cette affaire, la SNCB fait valoir que les relations juridiques entre elle et ces utilisateurs ne sont pas de nature contractuelle mais réglementaire dans la mesure où ils ne disposaient pas de titre de transport.

Le juge de paix d'Anvers s'interroge sur la question de savoir si une relation juridique contractuelle naît toujours entre une société de transport et un voyageur, quand bien même ce voyageur utilise les services de ce transporteur sans se procurer de titre de transport. Si tel devait ne pas être le cas, elle se demande si la théorie des clauses abusives s'applique au voyageur qui emprunte les transports publics sans s'être procuré de titre de transport. C'est dans ce contexte que le juge de paix d'Anvers décide de poser ces questions préjudicielles à la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après, la « CJUE »).

Dans son arrêt du 7 novembre 2019*, la CJUE considère d'une part, qu'en laissant un libre accès à son train et, d'autre part, qu'en montant à bord de celui-ci en vue d'y effectuer un trajet, tant la SNCB que le voyageur manifestent leurs volontés d'entrer dans une relation contractuelle. La CJUE estime que l'existence d'un billet de transport (« *l'instrumentum* ») n'est pas indispensable pour pouvoir considérer qu'il existe un « contrat de transport » au sens du Règlement (CE) n° 1371/2007¹.

Il résulte de cette première réponse de la CJUE que les conditions générales de transport de la SNCB sont donc normalement d'application même à l'égard des voyageurs sans titre de transport. La CJUE relève toutefois que selon le juge national les conditions générales de transport de la SNCB doivent être considérées « *comme d'application générale sur le fondement de leur nature réglementaire* » et qu'elles font l'objet d'une « *communication dans une publication officielle de l'Etat* ». A cet égard, la CJUE rappelle que des clauses contractuelles qui reflètent des dispositions législatives ou réglementaires impératives ne sont pas soumises à la directive n°93/13/CEE². La CJUE ajoute encore qu'il appartient au juge national d'apprécier la réunion de ces conditions.

Enfin, la CJUE précise que si le juge national estime que les conditions ne sont pas remplies et qu'il considère, partant, que les conditions générales de transport de la SNCB sont soumises à la directive n°93/13/CEE alors celui-ci ne peut pas modérer l'effet d'une clause abusive ni la substituer à une autre disposition nationale supplétive mais il se doit d'en écarter l'application sauf si le contrat ne peut pas subsister en cas de suppression de la clause abusive et que l'annulation du contrat dans son ensemble est de nature à créer des conséquences préjudiciables pour le consommateur.

¹ Règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, *J.O.*, 2007, L 315, p. 14.

² Directive n°93/13/CEE du Conseil du 5 avril 1993 concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs, *J.O.*, 1993, L 95, p. 29.

Adrien Fourrez ■
Assistant à l'Université Saint-Louis – Bruxelles
Avocat au barreau de Bruxelles