

Melun, le 27 février 2007

**COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL DE BORDEAUX**

**OBSERVATIONS COMPLÉMENTAIRES APRÈS  
RÉOUVERTURE DES DÉBATS**

**dossier n° 06BX01570**

POUR Les consorts LIPIETZ et Monsieur Guidéon S. (dit Guy), ayant tous  
pour avocat la SELARL ACACCIA 19 rue des Mézereaux 77000  
MELUN agissant par Rémi Rouquette

intimés

CONTRE: La SNCF, ayant pour avocats Me Baudelot et Me Guénaire

appelante

## I) INTRODUCTION

La convocation d'une nouvelle audience le 21 mars 2007 entraîne la réouverture de l'instruction qui sauf clôture formelle sera close selon les règles de droit commun trois jours avant la nouvelle audience. Dans ces conditions, les exposants estiment nécessaires de présenter de nouveaux documents et arguments à l'appui de leur défense.

## II) SUR LES FAITS

### A) Sur les faits particuliers aux victimes

Certains propos tenus lors de l'audience du 30 janvier 2007 sont susceptibles d'être interprétés comme minimisant certains détails des conditions infâmes de transfert de M. Georges Lipietz, de M. Guidéon S., de leur mère commune et du père de M. Guidéon S.. Dans ces conditions, Monsieur Guidéon S. entend compléter le témoignage audiovisuel de M. Georges Lipietz par le sien propre dans un enregistrement figurant sur le CD n° 2 joint au présent mémoire.

En outre, les exposants souhaitent formuler quelques observations sur les relations entre les faits généraux et les faits particuliers.

En premier lieu, on ne saurait sans offenser gravement la mémoire de toutes les victimes des transferts par train, retenir que la preuve des conditions inhumaines de transport n'est pas apportée, d'autant que cela n'avait jamais été contesté auparavant par la SNCF. On soulignera également qu'il n'était pas d'usage à l'époque que la SNCF délivrât aux victimes des documents attestant des conditions de transport qui leur étaient imposées. Le rapport Bachelier établit sans conteste que la SNCF transportait presque systématiquement les victimes des persécutions raciales dans des wagons à bestiaux plombés sans condition minimale d'hygiène, d'eau et de nourriture. Si la SNCF entendait soutenir que par exception, le transfert dont il s'agit aurait été effectué dans des conditions décentes, il lui appartiendrait de produire des éléments en ce sens.

En second lieu, les exposants rappellent que le général inclut le particulier. Dès lors que la SNCF a par mensonges et falsifications dissimulé son rôle envers toute

la société, ses agissements ont nécessairement atteint les exposants. Et il serait grotesque de pouvoir imaginer que les exposants auraient pu demander et obtenir de la SNCF une information détaillée et précise attestant des conditions dont il s'agit.

## **B) Sur le rôle de la SNCF et les prétendues réquisitions**

### **1) Une déclaration de Pétain**

Concernant la qualité de personne réquisitionnée qu'invoque la SNCF, les exposants produisent (DVD n°2) un enregistrement des propos du maréchal Pétain, rediffusé récemment sur France-Info. Le chef de l'État français déclarait le 5 juin 1944 à un cadre de la SNCF « *J'ai à adresser des compliments à la SNCF. Vous avez des hommes admirables, remarquablement dressés. Vous êtes les gens qui nous rendent le plus de services en ce moment* ».

Ce discours est une nouvelle preuve de l'absence de réquisition de la SNCF pour assurer les transports dont il s'agit. Le chef de l'État considérait manifestement qu'il n'avait pas besoin d'exercer la moindre contrainte sur la SNCF pour obtenir d'elle ce que l'État désirait, mais fait au contraire état de l'adhésion de la SNCF à l'ensemble des actions menées par l'État qui supposaient son intervention.

### **2) La possibilité de trouver les réquisitions**

Il a été allégué que les réquisitions de la SNCF auraient été orales. Mais une telle pratique est invraisemblable dans le contexte bureaucratique de l'époque. Les exposants produisent des réquisitions d'autres personnes (des compagnies de transport) écrites, ce qui prouve bien que lorsqu'il y avait réellement réquisition, celles-ci se faisaient par écrit (production 35 : exemples de réquisitions de l'époque + demande d'indemnisations agrafées).

En outre, il n'y a aucun témoignage, ni dans le rapport Bachelier, ni dans quelque ouvrage que ce soit, que des réquisitions auraient été faites verbalement.

Il est à souligner que maintenant qu'il n'y a plus de secret-défense, il est assez facile de trouver des réquisitions. Les intimés ont ainsi pu trouver des réquisitions d'autres organismes que la SNCF, ce qui dément complètement la thèse sous-jacente de la SNCF selon laquelle elle n'a pas eu le temps de trouver ces réquisitions en raison de difficultés pratiques, thèse au demeurant en contradiction avec l'idée de réquisitions orales, tout comme avec ses affirmations selon lesquelles ses archives du

Mans sont facilement accessibles.

Cela prouve bien que lorsque des réquisitions ont existé il est possible de les trouver. Et l'incapacité de la SNCF à trouver la moindre réquisition prouve que les transports étaient organisés sur le fondement de la « convention régissant les transports de l'espèce » que la SNCF ne fournit toujours pas.

Ces documents corroborent que certaines entreprises, mais non la SNCF, étaient réquisitionnées et que la bureaucratie utilisait la technique de la réquisition écrite. Elle prouve par a contrario que les réquisitions ne pouvaient pas être verbales — si l'on réquisitionnait par écrit de simples bus, a fortiori si des réquisitions avaient existé pour la SNCF, elles auraient été écrites car plus importantes.

### 3) Une déclaration de M. Fournier

Pour éclairer le personnage de Fournier, qui présidait le SCAP avant de diriger la SNCF (et de passer à la Résistance fin août 1944 !), les exposants produisent (production 36) un extrait (page 100-102) de l'ouvrage de Raphaël Delpard, *Aux ordres de Vichy — enquête sur la police française et la déportation*. Éd. Michel Lafon, 2006.

On y voit le futur président de la SNCF, chargé de mettre en œuvre la spoliation des Juifs, qualifier de service public cette spoliation, tout comme il considérera comme un service public administratif leur transfert.

### 4) Sur l'absence de responsabilité pénale de la SNCF

Il convient de rappeler (voir mémoire ampliatif n° 172) que si les exposants conviennent que la SNCF n'a pas été pénalement complice ou co-auteur de crime contre l'Humanité, c'est uniquement parce que la loi pénale de l'époque ne prévoyait pas la responsabilité pénale des personnes morales. Ils rappellent (voir mémoire en défense, n° 172) que le juge Hervé STEPHAN dans son ordonnance de renvoi avait reconnu la mise en cause « *l'ensemble des personnels de l'administration et entreprises de transport public.* » (production n° 27).

### III) SUR LES QUESTIONS JURIDIQUES

#### A) Sur l'imprescriptibilité

Les exposants portent à la connaissance de la Cour que le Parlement européen, dans une résolution du 1<sup>er</sup> février 2007 (<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?Type=TA&Reference=P6-TA-2007-0020&language=FR>), a pris position en faveur de l'imprescriptibilité des actions en réparation des crimes les plus graves comme « les dommages causés par des actes de terrorisme, des tortures ou des pratiques d'esclavage », et a fortiori des crimes contre l'Humanité. Même si cet acte n'a pas d'effet juridique direct, ce vote unanime du parlement et de sa commission juridique, y compris les eurodéputés français, qui reflète le consensus en droit européen (Convention de Rome sur les dommages extra-contractuels), n'en conforte pas moins la position des exposants selon laquelle l'action en réparation est imprescriptible en l'espèce selon droit international sans qu'il soit fait mention d'une quelconque obligation de procès préalable devant une cour répressive.

Ils entendent aussi souligner que l'on peut combiner parfaitement et équitablement l'imprescriptibilité de l'action pénale et la prescriptibilité éventuelle de l'action civile en tirant toutes les conséquences de l'arrêt Papon. En effet, sur l'action de Papon demandant à se faire garantir par l'État de sa condamnation à indemniser ses victimes, le Conseil d'État a implicitement admis que le point de départ de l'action en prescription est l'arrêt d'assises. Cette solution était très favorable à Papon qui en tant que criminel ne pouvait certainement pas invoquer l'imprescriptibilité. Mais elle est transposable aux victimes. Il suffit de considérer que le point de départ de la prescription d'une action en réparation est la date de la condamnation pénale ou la date à laquelle un juge a considéré l'action pénale comme impossible. Bref, tant qu'il n'y a aucun arrêt pénal, la prescription ne court pas. En l'espèce, l'arrêt de non-lieu dont la SNCF a bénéficié datant de 2000, la prescription civile est loin d'être acquise.

#### B) Sur la prescription

La SNCF ne peut se pas prévaloir de la jurisprudence *Justine* (CE 16 novembre 1998, n° 77146, *Justine*, Lebon tables p. 867, 917) qui concerne non une dissimulation de faits, mais une prise de position erronée sur le sens d'une règle

juridique. En effet, les exposants n'ont jamais soutenu que la SNCF leur aurait donné des informations juridiques erronées sur les possibilités d'agir en justice contre elle. Ils soutiennent qu'elle a dissimulé volontairement des faits permettant d'établir sa responsabilité et notamment le fait qu'elle n'était pas réquisitionnée mais qu'elle avait conclu une convention pour assurer les transports dont il s'agit, et que contrairement à ce que M. Fournier annonçait en décembre 1944, elle avait été (bien) payée pour le faire.

En revanche, le fait pour la SNCF de dissimuler les éléments de fait permettant d'établir sa responsabilité a pour conséquence d'empêcher la prescription de courir. C'est ainsi que dans une affaire de dossier médical falsifié (CE 27 juin 2005, n° 261574, Rougier, Lebon tables p. 815, 1091, 1095), le Conseil d'État a jugé que la prescription ne pouvait courir qu'à partir du moment où les victimes ont eu accès aux éléments de fait nécessaires.

D'ailleurs, la résolution précitée du parlement européen considère que la prescription est suspendue « lorsque le défendeur a dissimulé volontairement, malhonnêtement, déraisonnablement ou erronément l'existence de faits ou d'éléments engageant sa responsabilité. »

### **C) Sur le prétendu effet exonératoire d'une prétendue réquisition**

En admettant que la SNCF démontre avoir été réquisitionnée, cela ne changerait strictement rien au principe de sa responsabilité.

En premier lieu, il ne saurait y avoir de principe d'irresponsabilité des personnes de droit public ou des personnes privées associées à l'action administrative, réquisitionnées ou non. Si une telle conception a existé au XIX<sup>e</sup> siècle, elle est clairement abandonnée. D'ailleurs, même les agents publics sont responsables quand ils commettent des fautes personnelles, envers les victimes comme envers leurs employeurs, la responsabilité de l'administration pour les fautes personnelles ayant un lien avec le service étant sans incidence sur la responsabilité propre des agents. On ne voit pas pourquoi la SNCF bénéficierait d'un régime plus favorable, alors qu'elle a tiré profit de ces transferts rémunérés.

En second lieu, il n'existe aucune loi consacrant l'irresponsabilité envers les tiers des personnes réquisitionnées. Il n'existe pas davantage de principe général du

droit en ce sens. Et il serait impossible de reconnaître un tel principe d'irresponsabilité des personnes réquisitionnées. En effet, les principes généraux du droit ont une valeur infra-constitutionnelle. Or, le Conseil constitutionnel a par ses décisions n° 82-144 DC du 22 octobre 1982 (Rec. Cons. Const. p. 61) et 85-198 du 13 décembre 1985 (Rec. Cons. Const. p. 78) reconnu que la responsabilité des personnes privées (première décision) et des personnes publiques (seconde décision) constituaient des règles à valeur constitutionnelle. S'il a admis que le législateur peut aménager les règles de la responsabilité, il ne peut pas instituer des régimes d'irresponsabilité. Donc a fortiori, il ne peut pas exister de règle jurisprudentielle d'irresponsabilité des personnes publiques ou privées réquisitionnées.

Il est certes exact que les personnes réquisitionnées bénéficient comme tous les collaborateurs du service public d'un régime de responsabilité privilégiée quand elles recherchent la responsabilité de la personne publique. Pour autant, l'existence d'un tel régime est sans incidence sur leur responsabilité propre envers les victimes. Tout au plus peuvent elles appeler en garantie la personne publique, ce que la SNCF se refuse à faire.

La non responsabilité d'une personne réquisitionnée suppose donc, par application du droit commun que la faute reprochée soit exclusivement imputable à la personne publique à l'origine de la réquisition. Or, la SNCF n'allègue même pas que les conditions de transport et notamment la privation d'eau et d'hygiène (au coût quasiment nul) étaient imposées par l'État, ni que celui-ci obligeait à entasser les victimes dans des wagons à bestiaux plutôt que d'utiliser des voitures de voyageurs.

La SNCF ne démontrant pas que le fait d'un tiers, en l'occurrence l'État, est la cause exclusive du dommage, celui-ci ne saurait être exonératoire de sa responsabilité.

## **D) Sur la théorie de la collaboration**

Il est certain que l'exécution du sinistre service public de l'internement préalable à la déportation supposait une collaboration étroite entre la SNCF et l'État, collaboration que la SNCF a accepté sans le moindre état d'âme.

La Cour pourrait donc considérer qu'il s'agit d'une collaboration à l'exécution d'un même service public, sans faire de division entre un service public de l'internement et un service public du transfert des personnes.

Or, dans ce cas, chacune des personnes collaborant à ce service public est responsable envers la victime de la totalité du préjudice (raison pour laquelle une condamnation in solidum avait été demandée).

C'est ainsi qu'en cas d'accident lors d'un transport scolaire, la personne publique gestionnaire des points d'embarquement (ou de débarquement) est solidairement responsable avec celle qui s'occupe du transport proprement dit (par ex. CE 24 mars 1978, Laporta, Lebon p. 159 — CE 11 juillet 1980, Chevrier p. 309 etc.). De même, l'unité du service public implique la solidarité envers la victime des centres de transfusion sanguine et de l'État (CE Ass. 9 avril 1993, D, G et B, Lebon p. 110 concl. Legal). Dans toutes ces hypothèses les victimes peuvent obtenir une réparation intégrale de n'importe quelle personne participant au service public.

Ces solutions jurisprudentielles sont totalement transposables à la SNCF, qu'elle soit ou non réquisitionnée, dès lors qu'elle collaborait au service public dont il s'agit. Elle est donc responsable de la totalité du préjudice et ne peut pas donc soutenir que la faute de l'État serait exonératoire de sa responsabilité.

## **CONCLUSIONS**

Par tous ces moyens et tous autres à produire, déduire, ou suppléer, au besoin même d'office, les exposants persistent en leurs moyens et conclusions antérieurs.

Rémi ROUQUETTE, SELARL ACACCIA

## PRODUCTIONS

### Production cédérom

Cédérom n° 2 comprenant :

- témoignage audio de M. Guidéon S. sur les conditions de transport
- enregistrement de Pétain félicitant la SNCF

### Productions papier

35 exemples de réquisitions

36 Raphaël Delpard, *Aux ordres de Vichy — enquête sur la police française et la déportation*. Éd. Michel Lafon, 2006, pp. 100-102