

COUR D'APPEL DE BORDEAUX

ARRÊT DU : 10 DECEMBRE 2021

(rédacteur : Roland POTEE, président de chambre)

N° de rôle : N° **RG 20/04927** - N° **Portalis DBVJ-V-B7E-L2MG**

Kévin FERMINE

c/

SNCF VOYAGEURS

Nature de la décision : **AU FOND**

SUR RENVOI DE CASSATION

Notifié le :

Grosse délivrée le :
Aux avocats

Décision déferée à la Cour : arrêt de la première chambre civile de la Cour de Cassation du 25 novembre 2020 (N 19-18.786) cassant l'arrêt de la troisième chambre de la Cour d'appel de TOULOUSE du 27 juin 2019 (RG 18/03838) sur appel d'un jugement rendu par le tribunal de grande instance de TOULOUSE du 16 août 2018, suivant déclaration de saisine en date du 10 décembre 2020

DEMANDEUR SUR RENVOI DE CASSATION :

Kévin FERMINE

né le 24 Juin 1991 à TOULOUSE (31000), de nationalité française, étudiant en droit, demeurant 118 Route de Narbonne - Résidence Clément Ader- Appt A 103 - 31077 TOULOUSE CEDEX 4

représenté par Me Olivier KREBS, avocat au barreau de BORDEAUX, avocat postulant et assisté de Me Pascal NAKACHE, avocat au barreau de TOULOUSE, avocat plaidant

DEFENDERESSE SUR RENVOI DE CASSATION :

SNCF VOYAGEURS SA, venant aux droits de SNCF MOBILITES, prise en la personne de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité au siège social 9 rue Jean-Philippe Rameau - 93212 LA PLAINE SAINT-DENIS

représentée par Me Barbara DUFRAISSE, avocat au barreau de BORDEAUX, avocat postulant et assistée de Me Alexandra ADERNO substituant Me Aloïs RAMEL membre de la SCPA SEBAN et ASSOCIES, avocat au barreau de PARIS, avocat plaidant

COMPOSITION DE LA COUR :

L'affaire a été débattue le 08 octobre 2021 en audience solennelle et publique, devant la Cour en formation plénière de deux chambres réunies, composée de :

Isabelle GORCE, première présidente,
Roland POTEÉ, président de la première chambre civile,
Nathalie PIGNON, présidente de la chambre commerciale,
Elisabeth FABRY, conseillère à la chambre commerciale,
Bérangère VALLEE, conseillère à la première chambre civile,
Vincent BRAUD, conseiller à la première chambre civile,
Marie GOUMILLOUX, conseillère à la chambre commerciale,

désignés par ordonnance de la première présidente en date du 30 septembre 2021 qui en ont délibéré.

Greffière lors des débats : Martine MASSÉ

ARRÊT :

- contradictoire

- prononcé publiquement par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues à l'article 450 alinéa 2 du code de procédure civile.

EXPOSE DU LITIGE ET DE LA PROCÉDURE

M. Kevin Fermine est atteint d'un handicap moteur cérébral qui lui impose de se déplacer exclusivement en fauteuil roulant. En qualité d'usager régulier de la SNCF, il s'est plaint des difficultés rencontrées lors de voyages effectués en TGV en juin 2016 pour accéder aux trains, circuler dans les voitures et se rendre aux toilettes ou au wagon bar. En l'absence de suite à ses différentes démarches, il a fait assigner la SNCF Mobilités, aux droits de laquelle vient maintenant la SA SNCF Voyageurs (ci-après la SNCF) devant le tribunal de grande instance de Toulouse aux fins de réparation de ses préjudices.

Par jugement du 16 août 2018, il a été débouté de toutes ses demandes et sur son appel, la cour d'appel de Toulouse, par arrêt du 27 juin 2019, a infirmé le jugement et, statuant à nouveau, elle a :

- déclaré recevable l'action en responsabilité contractuelle.
- débouté M. Fermine de sa demande visant à voir juger que la SNCF a manqué à ses obligations légales en matière d'accessibilité de ses équipements de transport aux personnes en situation de handicap.
- s'est déclarée incompétente pour prononcer une injonction à l'encontre de SNCF Mobilités et renvoyé M. Fermine à mieux se pourvoir.
- déclaré la SNCF Mobilités responsable, lors de l'exécution du contrat de transport, d'une atteinte à la dignité de M. Fermine.
- condamné la SNCF Mobilités à verser à M. Fermine les sommes de :
 - 5.000 € à titre de dommages et intérêts,
 - 2.000 € sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile,
- condamné la SNCF Mobilités aux dépens de première instance et d'appel.

Par arrêt du 25 novembre 2020, la première chambre de la cour de cassation a cassé et annulé, sauf en ce qu'il déclare le juge judiciaire incompétent pour prononcer une injonction à l'encontre de SNCF Mobilités et renvoie M. Fermine à mieux se pourvoir, l'arrêt rendu le 27 juin 2019, par la cour d'appel de Toulouse et renvoyé l'affaire et les parties devant la cour d'appel de Bordeaux ;

La cour de cassation a d'abord reçu le moyen du pourvoi incident pour les motifs suivants:

“Vu les articles 2, paragraphes 4 et 5, et 22 à 24 du règlement CE n°1371/2007 du Parlement européen et du conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, L 2151-2 et L 1112-2-1 à L 1112-3 du code des transports : Selon l'article 2, paragraphes 4 et 5 de ce règlement, entré en vigueur le 3 décembre 2009, un État membre peut déroger à ces dispositions à l'exception des articles 9, 11, 12, 19, 20, paragraphe 1, et 26 en ce qui concerne, d'une part, les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux, d'autre part, les services ferroviaires intérieurs de transport de voyageurs pendant une période ne dépassant pas cinq ans, renouvelable deux fois pour une période maximale de cinq ans à chaque fois. Les articles 22 à 24 de ce règlement mettent à la charge des entreprises ferroviaires et

des gestionnaires des gares une obligation d'assistance dans les gares et à bord des trains et définissent les conditions auxquelles est fournie cette assistance.

L'article 2151-2 du code des transports dispose :

« Les services publics de transport ferroviaire de voyageurs urbains, départementaux ou régionaux réalisés sur le réseau ferroviaire tel que défini à l'article L 2122-1 sont soumis à l'application des seuls articles 9, 11, 12, 19, 26 ainsi que du I de l'article 20 du règlement précité. Les autres services intérieurs de transport ferroviaire de voyageurs sont soumis à l'application de ces articles 9, 11, 12, 19, 26 ainsi que du I de l'article 20 du même règlement pour une période de cinq ans. Celle-ci peut être renouvelée, par décret, deux fois par période maximale de cinq ans. À l'issue de cette période, l'ensemble des dispositions du même règlement est applicable à ces services.

»

En vertu des articles L 1112-2-1 et L 1112-2-2 du code des transports, issus de l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014, la SNCF dispose d'un délai maximum de neuf ans à compter du 29 août 2016, date de l'approbation du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, pour mettre en oeuvre, notamment, les mesures destinées à assurer l'accessibilité du matériel roulant aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Enfin, selon l'article L 1112-3 du même code, si tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement ou à l'occasion de l'extension des réseaux est accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, le matériel roulant entier, guidé et ferroviaire en service le 13 février 2015 peut être exploité après cette date.

Des lors que ces dispositions ne visent pas les articles 22 à 24 du règlement précité et qu'aucun décret n'a renouvelé le délai de cinq ans prévu à l'article L 2151-2 du même code, ces articles du règlement étaient applicables aux services de transport ferroviaire à la date des voyages en cause.

Pour écarter l'existence d'un manquement de la SNCF à ses obligations légales en matière d'assistance aux personnes en situation de handicap et rejeter la demande de M.Ferminé, l'arrêt retient que les articles 22 à 24 du règlement ne sont pas opposables à la SNCF.

En statuant ainsi, la cour d'appel a violé les textes susvisés”.

La cour de cassation a ensuite reçu le moyen principal pour les motifs suivants:

“Vu les articles 1135 du code civil, dans sa rédaction antérieure à celle issue de l'ordonnance numéro 2016-131 du 10 février 2016, L 1112-2-1 à L 1112-3 et L 2151-1 et suivants du code des transports :

Les obligations incombant la SNCF au titre de la mise en conformité du matériel roulant aux normes destinées à en permettre l'accès aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, notamment quant à la dimension des couloirs et des toilettes, sont régies par les dispositions du code des transports susvisées. Pour déclarer la SNCF responsable, lors de l'exécution du contrat de transport, d'une atteinte à la dignité de M.Ferminé et la condamner à lui payer la somme de 5.000 € titre de dommages et intérêts, l'arrêt retient que le transporteur ferroviaire est tenu, à l'égard des voyageurs, d'une obligation générale de soins et doit leur assurer un transport dans des conditions normales d'hygiène, de sécurité et de confort et que l'inconfort généré par l'inaccessibilité des toilettes caractérise une atteinte à la dignité et un manquement à l'obligation de transporteur ferroviaire d'assurer un transport dans des conditions normales d'hygiène.

En statuant ainsi, alors qu'elle avait préalablement constaté que la SNCF justifie avoir mis en place un schéma directeur d'accessibilité des services ferroviaires nationaux

(SDNA), élaboré en concertation avec les associations des personnes handicapées et souscrit au schéma des Ad'AP (Agenda d'adaptabilité programmée) en réalisant un schéma intégré pour SNCF Mobilités et pour SNCF Réseau, pour le compte de l'État, validé le 29 août 2016, et avait ainsi respecté ses obligations légales quant à la mise aux normes progressive des voitures destinées à assurer l'accessibilité des couloirs et des toilettes dans le train aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, la cour d'appel a violé les textes susvisés”.

M.Fermine a saisi la cour de ce siège par déclaration du 10 décembre 2020 et aux termes de ses dernières conclusions déposées le 5 août 2021, il demande à la cour de:

- constater que la SNCF a manqué à ses obligations légales en matière d'accessibilité de ses équipements de transport et d'assistance aux personnes en situation de handicap,
- condamner la SNCF Voyageurs venant aux droits de la SNCF Mobilités à lui payer une somme de 20.000 euros à titre de dommages et intérêts et de 10.000 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile, ainsi qu'aux entiers dépens de l'instance.

La SNCF Voyageurs prie la cour, par dernières conclusions du 17 septembre 2021 de:

- constater l'absence de violation des dispositions légales et réglementaires relatives à l'accessibilité ;
- dire la demande indemnitaire de M. Ferminé mal fondée; en conséquence,
- débouter M. Ferminé de sa demande de condamnation de la somme de 20.000 euros,
- condamner M. Ferminé à verser à SNCF MOBILITES la somme de 5.000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile et aux entiers dépens.

L'affaire a été fixée à l'audience du 8 octobre 2021 en formation plénière de deux chambres réunies en application des dispositions des articles 905 et 1037-1 du code de procédure civile et R 312-11-1 du code de l'organisation judiciaire.

Selon l'accord des parties, la clôture de la procédure a été reportée au jour de l'audience.

MOTIFS DE LA DÉCISION

Sur le respect par la SNCF de ses obligations légales en matière d'accessibilité de ses équipements de transport

M. Ferminé indique dans ses dernières écritures qu'au regard de la décision de la cour de cassation qui a écarté les obligations contractuelles générales du transporteur en se fondant sur des dispositions légales et réglementaires, il ne peut maintenir sa demande liée à la responsabilité contractuelle de la SNCF.

Cependant, dans la mesure où, dans le dispositif de ses conclusions qui seul lie la cour, il maintient sa demande de voir constater que la SNCF a manqué à ses

obligations légales en matière d'accessibilité, il y a lieu de statuer sur l'existence de ce manquement.

Il résulte de la décision de la cour de cassation qu'aucun manquement contractuel ne peut être imputé à la SNCF dans le cadre du contrat de transport dès lors qu'il est constaté que la SNCF justifie avoir mis en place un schéma directeur d'accessibilité des services ferroviaires nationaux (SDNA), élaboré en concertation avec les associations des personnes handicapées et souscrit au schéma des Ad'AP (Agenda d'adaptabilité programmée) en réalisant un schéma intégré pour SNCF Mobilités et pour SNCF Réseau, pour le compte de l'État, validé le 29 août 2016, et qu'elle a ainsi respecté ses obligations légales quant à la mise aux normes progressive des voitures destinées à assurer l'accessibilité des couloirs et des toilettes dans le train aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

L'abandon par M. Ferminé de ses demandes fondées sur la responsabilité contractuelle de la SNCF implique en conséquence le rejet de ses demandes indemnitaires fondées sur un manquement du transporteur à ses obligations légales en matière d'accessibilité de ses équipements de transport.

Sur le respect par la SNCF de ses obligations légales en matière d'assistance

M. Ferminé soutient que la SNCF a manqué à ses obligations légales en matière d'assistance à bord des trains pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite et que ce manquement lui a causé un préjudice dont il demande réparation.

La SNCF prétend qu'elle respecte ses obligations par les diverses mesures adoptées qu'elle détaille (assistance dans les gares, service Access Plus, mise à disposition de fauteuil adapté de transfert, application "le bar TGV", etc...) ce que dément M. Ferminé en se fondant sur les pièces relatives à ses trajets de juin 2016 et sur un constat d'huissier établi le 12 décembre 2018 pour démontrer son impossibilité de circuler dans les voitures du train et d'accéder aux toilettes et au bar et en soutenant que la SNCF ne justifie pas des efforts nécessaires qui lui incombent, dans la mesure du raisonnable, pour permettre à une personne handicapée ou une PMR d'avoir accès aux mêmes services à bord du train que ceux dont bénéficient les autres voyageurs.

M. Ferminé se prévaut notamment des observations du Défenseur des droits, sollicité par la cour de cassation dans le cadre du pourvoi et qui a indiqué ce qui suit à cette occasion:

"Le fait pour SNCF Voyageur de refuser une assistance à une personne en situation de handicap pour lui permettre d'accéder aux prestations offertes à bord du train, peut être considéré comme discriminatoire si elle n'est pas en mesure de justifier, par des éléments objectifs, que cette assistance constitue une charge disproportionnée.

En l'espèce, s'agissant de l'accès aux toilettes lors d'un trajet en train d'une certaine durée (Paris-Toulouse), il n'apparaît pas qu'une assistance ponctuelle de M. Ferminé par un agent SNCF présent à bord revête ce caractère disproportionné, dans la mesure où cette assistance consiste en un accompagnement de la personne jusqu'aux toilettes. Dès lors, il apparaît au Défenseur des droits que SNCF Voyageurs était bien débiteur d'une obligation d'assistance, au titre de l'aménagement raisonnable, d'un voyageur en situation de handicap souhaitant accéder aux toilettes au cours de son trajet, cette assistance n'ayant pas le caractère d'une charge disproportionnée ou indue, ce nonobstant le respect par SNCF Voyageurs des obligations légales et réglementaires relatives à la mise en accessibilité du matériel roulant.

M. Ferminé estime ainsi que la SNCF pourrait faire *“les efforts nécessaires dans la mesure du raisonnable”* en installant des portes de toilettes plus larges pour un coût qu'elle peut supporter, en mettant en place un service à la place pour les voyageurs handicapés et en mettant effectivement à disposition des usagers un petit fauteuil roulant de transfert dont M. Ferminé assure n'avoir jamais bénéficié lors de ses trajets.

La SNCF réplique que M. Ferminé échoue à démontrer les manquements et les difficultés qu'il invoque et elle fait valoir qu'il confond assistance et accessibilité du matériel roulant, cette dernière étant régie par les dispositions du code des transports (articles L.1112-2-1 à L.1112-3 et L.2151-1) qui lui accordent un délai expirant en 2024 pour mettre en conformité ses équipements tandis que le matériel roulant routier et guidé ferroviaire en service au 13 février 2015 peut continuer à être exploité en l'état de sorte que seul doit être rendu accessible aux personnes handicapées et PMR le matériel roulant nouvellement acquis à compter de cette date, ce qui n'est pas le cas des TGV empruntés par l'appelant.

La SNCF rappelle par ailleurs le respect de ses obligations légales quant à la mise aux normes progressive des voitures destinées à assurer l'accessibilité des couloirs et des toilettes dans le train aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, constaté par la cour d'appel de Toulouse et la cour de cassation.

Le régime de l'assistance dans les gares et à bord des trains est notamment régi par les articles 22, 23 et 24 du règlement CE n° 1371/2007 du 23 octobre 2007 que la cour de cassation a dit opposables à la SNCF, cassant la décision de la cour de Toulouse qui les avait jugés inapplicables en l'espèce.

Ces textes sont ainsi rédigés:

« Article 22 Assistance dans les gares

1. *Lorsqu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite part d'une gare dotée de personnel, y transite ou y arrive, le gestionnaire des gares lui fournit gratuitement l'assistance nécessaire pour embarquer dans le train pour lequel elle a acheté un billet ou débarquer d'un tel train, sans préjudice des règles d'accès visées à l'article 19, paragraphe 1*

2. *Les États membres peuvent prévoir une dérogation au paragraphe 1 dans le cas des personnes voyageant au moyen de services faisant l'objet d'un contrat de service public attribué conformément à la législation communautaire, à condition que l'autorité compétente ait pris d'autres mesures ou dispositions qui permettent de garantir la fourniture de services de transport d'un niveau d'accessibilité équivalent ou supérieur.*

3. *Dans les gares non dotées de personnel, l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire des gares veillent à ce que des informations aisément accessibles soient affichées conformément aux règles d'accès visées à l'article 19, paragraphe 1, en ce qui concerne les gares dotées de personnel les plus proches et l'assistance mise directement à la disposition des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.*

Article 23 Assistance à bord

Sans préjudice des règles d'accès visées à l'article 19, paragraphe 1, les entreprises ferroviaires fournissent gratuitement une assistance aux personnes handicapées et aux

personnes à mobilité réduite, à bord du train et lors de l'embarquement et du débarquement. Aux fins du présent article, on entend par assistance à bord les efforts faits, dans la mesure du raisonnable, pour permettre à une personne handicapée ou à une personne à mobilité réduite d'avoir accès aux mêmes services à bord du train que ceux dont bénéficient les autres voyageurs si son handicap est tel ou sa mobilité est réduite à un point tel qu'elle ne peut avoir accès à ces services de façon autonome et sûre.

Article 24 Conditions auxquelles est fournie l'assistance

Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires des gares, les vendeurs de billets et les voyagistes coopèrent afin de fournir aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite l'assistance prévue aux articles 22 et 23 conformément aux points suivants:

a) l'assistance est fournie à condition que l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire des gares, le vendeur de billets ou le voyageur auprès duquel le billet a été acheté se soit vu notifier, au moins quarante-huit heures à l'avance, le besoin d'assistance de la personne handicapée ou à mobilité réduite. Lorsque le billet permet d'effectuer plusieurs voyages, une seule notification suffit, pour autant que des informations suffisantes soient fournies sur les horaires des voyages ultérieurs;

b) les entreprises ferroviaires, les gestionnaires des gares, les vendeurs de billets et les voyagistes prennent toutes les mesures nécessaires pour la réception des notifications;

c) si aucune notification n'est effectuée conformément au point a), l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire des gares s'efforcent, dans la mesure du raisonnable, de fournir à la personne handicapée ou à la personne à mobilité réduite une assistance qui lui permette de voyager;

d) sans préjudice des pouvoirs d'autres entités en ce qui concerne les zones situées en dehors de la gare, le gestionnaire des gares ou toute autre personne autorisée indique les endroits, à l'intérieur et à l'extérieur de la gare, où les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite peuvent annoncer leur arrivée à la gare et, au besoin, demander une assistance;

e) une assistance est fournie à condition que la personne handicapée ou la personne à mobilité réduite se présente à l'endroit indiqué à une heure fixée par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de la gare qui fournit l'assistance.

L'heure fixée ne doit pas précéder de plus de soixante minutes l'heure de départ annoncée ou l'heure à laquelle tous les voyageurs ont été invités à se présenter à l'enregistrement. Si aucune heure n'a été fixée à la personne handicapée ou à la personne à mobilité réduite, celle-ci se présente à l'endroit indiqué au moins trente minutes avant l'heure de départ annoncée ou avant l'heure à laquelle tous les voyageurs ont été invités à se présenter à l'enregistrement. »

M. Fermine invoque les manquements de la SNCF à ses obligations en matière d'assistance relevés d'abord lors des trajets qu'il a effectués les 9, 12, 13, 18 et 21 juin 2016 à bord de divers TGV et ensuite lors d'un trajet Toulouse Carcassonne en TGV du 12 décembre 2018, postérieur au jugement dont appel, M.Fermine s'étant alors fait accompagner d'un huissier qui a constaté ses conditions d'accueil à la gare et d'accès à bord du train.

Dans les deux cas, M. Fermine se plaint ne pas avoir pu accéder aux toilettes, ni au bar et de n'avoir pas pu bénéficier d'une place adaptée à son fauteuil roulant, compte tenu de l'étroitesse des passages et des portes. Il indique aussi devoir presque à chaque

voyage, demander au contrôleur du train la mise en service du bouton d'appel, le plus souvent en vain, le contrôleur ne sachant pas la réaliser.

Pour ce qui concerne les trajets de juin 2016, il produit ses justificatifs de transport et de réservation du service Accès Plus et 15 clichés sans date ni légende, montrant des personnes handicapées dans leur fauteuil roulant, installées seules ou face à face dans un couloir de voiture, à côté d'un siège pour personne valide.

La cour constate d'une part que rien ne permet de rattacher les clichés produits aux trajets cités et d'autre part qu'il ne peut, en tout état de cause, être tiré aucune conclusion de ces clichés au titre des manquements invoqués en terme d'assistance offerte aux personnes handicapées.

Par ailleurs, M. Ferminé qui justifie avoir réservé le service Accès Plus pour son accueil et son accompagnement à la voiture, ne prétend pas ne pas en avoir bénéficié et ce dont il se plaint touche en réalité, non pas à l'assistance mais à l'accessibilité du matériel roulant pour ce qui concerne les conditions de déplacement d'une personne handicapée en fauteuil roulant, d'accès aux toilettes et au bar.

S'agissant du trajet du 12 décembre 2018, l'huissier instrumentaire a constaté également que M.Ferminé avait bénéficié d'une assistance à la gare et d'un accès à la voiture par une rampe métallique et une plate-forme élévatrice.

L'huissier a ensuite constaté que le fauteuil roulant de M.Ferminé ne pouvait pas pénétrer dans les toilettes ni y manoeuvrer compte tenu des dimensions de la porte et de l'intérieur, qu'il ne pouvait pas non plus se déplacer dans l'allée centrale de la voiture n°1, trop étroite, ni se rendre à la voiture bar restauration située à l'étage accessible uniquement par un escalier.

Ces constatations touchent donc aux conditions d'accessibilité du matériel roulant aux personnes handicapées, conditions que la SNCF doit adapter avant 2024 pour les matériels neufs mis en service à partir de février 2015, ce qui n'est pas le cas des trains en cause empruntés par l'appelant, mais qui ne concernent pas les obligations en matière d'assistance.

En cette matière, la SNCF produit aux débats les justifications des différents services d'assistance accessibles en gare et dans les trains comme le service Access Plus, l'application "le bar TGV", la gratuité ou réduction tarifaire du billet de l'accompagnateur d'une personne selon son taux d'invalidité ou la mise à disposition d'un fauteuil de transfert permettant les déplacements dans les trains non adaptés.

Sur ce dernier point, la cour note qu'en l'espèce, l'huissier instrumentaire s'est contenté de reprendre dans son procès verbal du 12 décembre 2018 les propos de M.Ferminé selon lesquels la *"rame n'est pas équipée d'une petite chaise roulante de petite dimension qui lui donnerait accès aux toilettes"*, sans vérifier la réalité de cette carence qui ne peut dès lors, être tenue pour établie.

Par ailleurs, au regard de la complexité, du coût financier et des délais de construction pour la mise en oeuvre de l'accessibilité des matériels roulants dont justifie la SNCF, M.Ferminé n'est pas fondé à soutenir que la SNCF pourrait faire *"les efforts nécessaires dans la mesure du raisonnable"* au sens de l'article 23 du règlement CE n° 1371/2007 du 23 octobre 2007 en installant dès à présent des portes de toilettes plus larges pour un coût qu'elle peut supporter, alors que cette installation,

comme l'adaptation des déplacements et des accès au bar pour les personnes circulant en fauteuil roulant, supposent la restructuration complète des voitures.

En conséquence, en l'absence de démonstration des manquements imputés à la SNCF au titre de ses obligations légales en matière d'assistance, le jugement qui a débouté M.Fermine de l'ensemble de ses demandes sera confirmé par motifs substitués.

Il n'y a pas lieu à octroi d'indemnités au titre de l'article 700 du code de procédure civile.

M. Fermine supportera les dépens exposés devant la cour de renvoi.

PAR CES MOTIFS :

Vu l'arrêt de la cour de cassation du 25 novembre 2020 ;

Confirme le jugement rendu le 16 août 2018 par le tribunal de grande instance de Toulouse ;

Rejette les demandes au titre de l'article 700 du code de procédure civile ;

Condamne M. Fermine aux dépens.

Le présent arrêt a été signé par Isabelle Gorce, première présidente, et par Martine Massé, greffière, à laquelle la minute de la décision a été remise par le magistrat signataire.

La greffière,

La première présidente,