

## **BGE 99 II 195**

Bundesgericht (BGE), 1973-01-01, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_99 II 195](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_99_II_195)

FR: ATF 99 II 195

IT: DTF 99 II 195

### **Regeste**

Regeste Haftpflicht für den Sachschaden, den der Halter eines Motorfahrzeugs bei einem Zusammenstoss mit einem Eisenbahnzug erlitten hat. Entsprechende Anwendung von Art. 61 Abs. 2 SVG (Erw. 1). Dem Halter des beschädigten Automobils kann das Verschulden des Fahrzeugführers entgegengehalten werden (entsprechende Anwendung von Art. 58 Abs. 4 SVG; Änderung der Rechtsprechung) (Erw. 2). Der Entlastungsbeweis des Art. 55 OR steht dem Autohalter, der nach Art. 58 Abs. 4 SVG für das Verschulden des Fahrzeugführers wie für sein eigenes Verschulden verantwortlich ist, nicht offen (Erw. 3). Verteilung des Schadens nach Massgabe des der Eisenbahnunternehmung und dem Autohalter anzurechnenden Verschuldens (Erw. 4).

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

L'entreprise de chemin de fer répond du dommage résultant du fait qu'une personne a été tué ou blessée au cours de l'exploitation, à moins qu'elle ne prouve que l'accident est BGE 99 II 195 S. 198 dû à la force majeure, à la faute de tiers ou à celle de la victime (art. 1er al. 1 LRC). Elle répond de la même manière, selon l'art. 11 al. 1 LRC, des dommages causés aux objets se trouvant sous la garde personnelle de la victime, si l'avarie, la destruction ou la perte est en connexité avec l'accident. Sauf ce cas, et sous réserve des objets consignés comme marchandises ou bagages, elle ne répond des dommages matériels que s'il y a eu faute de sa part (art. 11 al. 2; RO 93 II 124 consid. 8 b). Aux termes de l'art. 58 al. 1 LCR, le détenteur est civilement responsable si, par suite de l'emploi d'un véhicule automobile, une personne est tuée ou blessée ou qu'un dommage matériel est causé. Il ne répond en revanche des dommages matériels subis par un autre détenteur que si celui-ci fournit la preuve qu'ils ont été causés par la faute ou l'incapacité passagère de discernement du détenteur intimé ou d'une personne dont il est responsable, ou encore par une défectuosité du véhicule (art. 61 al. 2 LCR). La réglementation différente consacrée par la loi sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer d'une part, la loi sur la circulation routière d'autre part, en matière de responsabilité pour dommages matériels pouvait conduire à des solutions inévitables en cas de conflit de responsabilités dérivant de ces deux lois. Aussi le Tribunal fédéral a-t-il déclaré l'art. 61 al. 2 LCR applicable par analogie à la responsabilité pour dommages matériels dans les rapports entre un détenteur de véhicule automobile et une entreprise de chemin de fer, confirmant ainsi une jurisprudence instaurée sous le régime de la loi sur la circulation des véhicules automobiles de 1932 (RO 93 II 125 s. consid. 8 d et les arrêts cités). Contrairement à ce que soutient la demanderesse, c'est dès lors avec raison que le Tribunal cantonal s'est référé à l'art. 61 al. 2 LCR et a considéré que seules les fautes des parties ou des personnes dont elles répondaient entraient en considération pour déterminer la répartition du dommage consécutif à l'accident du 17 août 1970.

## E. 2

La demanderesse fait valoir qu'elle n'a commis aucune faute et que la faute de son chauffeur ne lui est pas opposable. Elle invoque notamment l'arrêt *Commune de Liestal c. Stutz*, du 23 octobre 1962 (RO 88 II 362 ss.) et l'arrêt non publié *Canton d'Argovie c. Dreier*, du 2 juin 1964. a) Dans la cause *Commune de Liestal c. Stutz*, la commune BGE 99 II 195 S. 199 défenderesse était responsable du dommage subi par le détenteur d'un camion, en vertu de l'art. 58 CO. Elle invoquait l'art. 44 al. 1 CO, applicable selon elle parce que le demandeur répondait de la faute du chauffeur du camion comme de sa propre faute (art. 37 al. 6 LA). La Cour civile du Tribunal fédéral a déclaré cette disposition inapplicable lorsque le détenteur d'un véhicule automobile est lésé et qu'il s'agit de savoir s'il est coresponsable du dommage qu'il subit. Les "faits" dont la partie lésée est responsable aux termes de l'art. 44 al. 1 CO comprennent la faute propre du lésé, mais pas la faute de tiers. Peu importe que le demandeur doive répondre du comportement de la personne qui a contribué par sa faute à créer le dommage si un autre que lui a été lésé. Le détenteur de véhicule automobile lésé peut réclamer à son choix la réparation totale au tiers qui lui a causé le dommage ou au conducteur fautif; c'est l'art. 51 CO qui déterminera lequel de ces deux responsables supportera définitivement le dommage; le tiers actionné par le détenteur ne peut pas invoquer la faute concurrente du conducteur. Dans l'arrêt *Canton d'Argovie c. Dreier*, la Cour civile devait également statuer sur les prétentions d'un détenteur de véhicule automobile fondées sur l'art. 58 CO. Elle a déclaré que l'art. 58 al. 4 LCR, invoqué par le défendeur, ne valait que pour les cas visés par cette disposition; il est inapplicable lorsque c'est le détenteur qui a subi un dommage et que se pose la question de sa coresponsabilité pour ce dommage (consid. 4). Le Tribunal fédéral s'est référé à l'arrêt *Commune de Liestal c. Stutz* dont il a repris l'argumentation. b) Dans deux arrêts antérieurs en revanche, le Tribunal fédéral avait admis que la faute du conducteur était opposable au détenteur de véhicule automobile lésé et justifiait la réduction de ses prétentions fondées sur l'art. 58 CO (RO 56 II 96 et arrêt non publié *Elsener c. Korporation Zug*, du 27 janvier 1953, consid. 4). Il a de même tenu compte de la faute concurrente du domestique, qui conduisait un véhicule hippomobile, comme facteur de réduction de l'indemnité demandée par le propriétaire de ce véhicule à une entreprise de chemin de fer (RO 25 II 568 s.), et de celle des employés d'un voiturier, pour diminuer les dommages-intérêts qu'il réclamait à une compagnie de tramways (RO 35 II 325). Le Tribunal fédéral a également réduit de moitié BGE 99 II 195 S. 200 les dommages-intérêts alloués au lésé qui avait ouvert action contre une banque en vertu de l'art. 41 CO et dont l'employé avait lui aussi commis un acte illicite ayant contribué à créer le dommage (RO 61 II 187 s. consid. 3). Dans un arrêt de 1931 le Tribunal fédéral a libéré une entreprise de chemin de fer de toute responsabilité dérivant des art. 1er et 11 LRC envers le détenteur d'un camion parce que le conducteur de celui-ci avait commis une faute grave, qualifiée de faute d'un tiers (RO 57 II 364). Il a laissé ouverte dans un arrêt plus récent la question de savoir si la faute du conducteur devait être considérée comme faute propre du détenteur lésé ou comme faute d'un tiers au sens de la loi sur la circulation routière (RO 87 II 312). c) La doctrine unanime considère que celui qui répond à l'égard des tiers de la faute de ses auxiliaires, en vertu de la loi, peut également se voir opposer une telle faute lorsqu'il est lui-même lésé et qu'il demande réparation à un autre responsable; en particulier, le détenteur de véhicule automobile lésé répond comme de sa propre faute de la faute du conducteur et des auxiliaires au service du véhicule (M. PETITPIERRE, *La responsabilité causale*, in RDS 1930 p. 85 a; VON TUHR/SIEGWART I p. 101; E. GAYLER, *Die ausservertragliche Haftung für Hilfspersonen*, thèse Zurich 1944, p. 104; E.

MEIER, Schadenstragung bei Kollision von Gefährdungshaftungen, thèse Zurich 1945, p. 14, 21; BUSSY, Les accidents de passages à niveau, 1956, no 73 p. 37 s.; Responsabilité civile automobile, FJS 911 a, no 11 p. 4 s., et 916 b, no 12 p. 6; OFTINGER, Schweizerisches Haftpflichtrecht I p. 142, II/2 p. 497-499; P. PORTMANN, Organ und Hilfsperson im Haftpflichtrecht, 1958, p. 142-144; R. GREC, La situation juridique du détenteur de véhicule automobile en cas de collision de responsabilités, thèse Lausanne 1969, p. 80-82; KELLER, Haftpflicht im Privatrecht, 1970, p. 96 s.; GUHL/MERZ/KUMMER, Das Schweizerische Obligationenrecht, 6e éd., 1972, p. 95). La jurisprudence instaurée par les arrêts *Commune de Liestal c. Stutz* et *Canton d'Argovie c. Dreier* a dès lors été critiquée (BUSSY, FJS 908, no 16 p. 10 et 911 a, loc.cit.; GREC, loc.cit.; KELLER, loc.cit.; CH. WYNIGER, Über Haftungskollisionen, insbesondere von Kausalhaftungen, in *Publications juridiques de l'Automobile Club de Suisse*, cahier 4, 1971, p. 11 n. 23). d) Cette jurisprudence doit être révisée. La règle selon laquelle BGE 99 II 195 S. 201 la personne qui a des auxiliaires répond, dans telle situation déterminée par la loi, de leurs fautes en cas de dommages causés à autrui vaut par analogie, à défaut de disposition légale expresse, lorsque les rôles sont inversés, c'est-à-dire lorsque le dommage touche aussi ou seulement cette personne. Le responsable à qui elle demande réparation peut lui opposer la faute concurrente de l'auxiliaire. Les deux cas ont ceci de commun que l'auxiliaire a commis une faute ayant entraîné un dommage. Il n'y a pas de raison de traiter cette faute différemment selon que le dommage atteint un tiers ou la personne au service de laquelle se trouve l'auxiliaire. Lorsqu'une disposition légale prescrit qu'une personne répond, en telle qualité déterminée, de la faute de ses auxiliaires comme de la sienne propre pour le dommage causé à autrui, il est conforme au système et à l'esprit de la loi d'appliquer cette règle par analogie lorsque l'auxiliaire a contribué par sa faute à causer à la personne qui l'emploie un dommage dont elle demande réparation à un tiers. L'application de ce principe à la présente espèce conduit à admettre que la faute du conducteur Paratte, dont la demanderesse répondrait pour le dommage causé aux défendeurs, peut lui être opposée pour le dommage qu'elle a subi et dont elle demande réparation. L'art. 58 al. 4 LCR prescrit en effet que le détenteur répond de la faute du conducteur et des auxiliaires au service du véhicule comme de sa propre faute. Cette disposition, qui vise le dommage causé à autrui, doit être appliquée par analogie lorsque les personnes qu'elle mentionne ont contribué par leur faute à causer au détenteur un dommage dont il demande réparation à un tiers. Le texte de l'art. 44 al. 1 CO ne saurait faire obstacle à une telle application analogique. La faute propre de la partie lésée n'est pas le seul motif de réduction des dommages-intérêts. Les "faits dont elle est responsable" comprennent précisément la faute du conducteur et des auxiliaires au service du véhicule, puisque le détenteur en répond à l'égard d'autrui en vertu d'une disposition légale expresse. L'art. 51 CO ne peut pas non plus être invoqué contre l'opposabilité au détenteur lésé de la faute concurrente du conducteur et des auxiliaires. Sans doute sont-ils solidairement responsables, avec le tiers attaqué par le détenteur, du dommage subi par ce dernier. Mais le principe selon lequel la responsabilité d'une personne n'est pas diminuée à l'égard du lésé du BGE 99 II 195 S. 202 fait qu'un tiers se trouve lui aussi responsable du même dommage (RO 89 II 122 consid. 5 a) n'est pas applicable ici: les personnes mentionnées à l'art. 58 al. 4 n'ont pas la qualité de tiers par rapport au détenteur lésé, puisqu'il répond de leur faute comme de la sienne propre en vertu de cette disposition. La Ie Cour civile s'est déclarée d'accord avec la révision de la jurisprudence qu'elle avait consacrée dans les arrêts *Commune de Liestal c. Stutz* et *Canton d'Argovie c. Dreier* (art. 16 al. 1 OJ).

### E. 3

La demanderesse fait valoir que même si elle devait endosser la faute de son chauffeur, ses conclusions devraient être admises. Elle disposerait en effet de la preuve libératoire de l'art. 55 CO. Or, dit-elle, le jugement attaqué admet qu'elle n'avait pas d'instructions spéciales à donner et qu'elle n'a pas commis de faute propre. La question de savoir si la demanderesse a fourni la preuve libératoire prévue par l'art. 55 CO peut rester indéterminée. Cette preuve n'est en effet pas ouverte au détenteur d'un véhicule automobile qui répond selon l'art. 58 al. 4 LCR de la faute du conducteur comme de sa propre faute (OFTINGER, op.cit.; II/2 p. 476, 491 n. 201; cf. aussi vol. I p. 428 n. 9; BUSSY, Responsabilité civile automobile, FJS 908, no 13 p. 8; BUSSY/RUSCONI, Code suisse de la circulation routière, n. 3. 3 ad art. 58 LCR, p. 216). L'art. 58 LCR, *lex specialis*, exclut l'application de l'art. 55 CO, *lex generalis*, qui prévoit en faveur de l'employeur une preuve libératoire. L'argument tiré de l'art. 55 CO est ainsi mal fondé. Dans la mesure où le conducteur Paratte a commis une faute, elle est opposable à la demanderesse comme sa propre faute.

### E. 4

A titre subsidiaire, la demanderesse fait valoir que la réduction des dommages-intérêts qui lui sont dus devrait être inférieure à 30%, la faute du conducteur Paratte ayant été appréciée trop sévèrement. Les défendeurs soutiennent au contraire que cette faute est exclusive et de nature à les libérer de toute responsabilité. a) Selon le jugement déféré, on ne peut pas retenir à la charge des organes des CFF le fait de n'avoir pas apposé à l'entrée de la cour de la gare un signal réglementaire d'interdiction générale de circuler. Le camion ne pouvait en effet faire demi-tour que sur le domaine des CFF, du moment qu'il était engagé dans la partie supérieure de l'avenue Rousseau. Le défaut d'une BGE 99 II 195 S. 203 signalisation adéquate est dès lors sans relation de causalité avec l'accident. Il s'agit là non pas d'une constatation de fait quant à la causalité naturelle, mais d'une déduction relative à la causalité adéquate, qui peut être revue par le Tribunal fédéral (RO 96 II 395 s. consid. 1 et 2). Cette déduction n'est pas fondée. La présence d'un signal d'interdiction générale de circuler, normalement visible, était propre à attirer l'attention du chauffeur du camion sur le fait qu'il devait manoeuvrer sur une aire fermée à la circulation. Il aurait été amené à redoubler de prudence, voire à s'entendre avec le personnel de la gare pour faire demi-tour en circulant sur le domaine des CFF. Une signalisation adéquate était donc de nature à éviter l'accident. Le Tribunal cantonal relève en outre que l'aspect des lieux est suffisamment caractéristique, les voies de chemin de fer et les lignes électriques étant immédiatement visibles dès l'entrée de la place, pour qu'il n'ait pas été nécessaire d'apposer un signal spécial à cet endroit, selon l'art. 5 al. 2 LCR. Contrairement à ce qu'allègue la demanderesse, il n'y a pas qu'une seule voie et une seule ligne électrique dont on perçoit la présence, soit celles qui traversent la cour obliquement. On voit encore les voies et lignes qui bordent la place, ainsi que la halle aux marchandises et le quai de chargement. Tous ces éléments manifestent que la place fait partie de la gare, soit du domaine du chemin de fer, et que d'après sa destination elle est réservée aux usagers qui ont à expédier des marchandises ou à en prendre livraison. La cour cantonale pouvait dès lors admettre sans violer l'art. 5 al. 2 LCR que les défendeurs n'étaient pas tenus de placer un signal d'interdiction générale de circuler, bien que la place, ouverte à un cercle indéterminé d'usagers, ait le caractère d'une voie publique au sens de l'art. 1er LCR (RO 86 IV 30 ss. consid. 2 et 3) et que le personnel de la gare ait constaté que les conducteurs étrangers à la région étaient nombreux à s'y engager par erreur. b) Le Tribunal cantonal considère que les défendeurs ont commis une faute en ne signalant pas la voie 7

qui traverse la place de la gare en oblique. Une petite croix de Saint-André était nécessaire en vertu de l'art. 5 litt. c de l'ordonnance du 7 mai 1929 concernant la fermeture et la signalisation des croisements à niveau des chemins de fer avec les routes et chemins BGE 99 II 195 S. 204 publics, applicable étant donné le caractère de voie publique au sens de l'art. 1er LCR de la place en question. Les défendeurs contestent cette argumentation. Ils font valoir que l'ordonnance du 7 mai 1929 n'oblige pas les entreprises de chemins de fer à signaler la présence des voies sur leur domaine réservé à l'exploitation. La place de la gare aux marchandises de Clarens n'est pas une route ni un chemin public au sens de cette ordonnance. L'ordonnance du 7 mai 1929 ne vise expressément que les croisements à niveau des chemins de fer avec les routes et chemins publics (art. 1er al. 1); elle ne dit rien des croisements à niveau établis sur des places qui font partie du domaine du chemin de fer. Mais lorsqu'une telle place est ouverte à la circulation des usagers, la sécurité de ceux-ci et du chemin de fer exige que le croisement soit signalé d'une manière adéquate. L'entreprise de chemin de fer dont la halle aux marchandises et le quai de chargement ne sont accessibles, notamment par des véhicules à moteur, que par une place à travers laquelle est installée une voie servant aux manoeuvres crée un état de choses dangereux pour autrui; elle est dès lors tenue de prendre les précautions nécessaires pour empêcher un dommage de survenir (RO 82 II 28 et les arrêts cités, 93 II 92 consid. 2, 236 litt. c, 339 consid. 5, 95 II 96 consid. 2). Un des moyens propres à prévenir des accidents est d'avertir les usagers que la place est coupée par une voie. La circulation étant peu importante, il suffit de placer une croix de Saint-André (signal No 132). Cette signalisation du croisement à niveau était d'autant plus nécessaire en l'espèce qu'au su du personnel de la gare, les conducteurs étrangers à la région étaient nombreux à s'engager par erreur sur cette place. La Cour civile vaudoise était dès lors fondée à appliquer, tout au moins par analogie, l'ordonnance concernant la fermeture et la signalisation des croisements à niveau des chemins de fer avec les routes et chemins publics et à considérer le défaut de signalisation comme une faute dont répondent les défendeurs. Ceux-ci contestent à tort le rapport de causalité entre cette faute et l'accident. La croix de Saint-André aurait attiré l'attention du chauffeur du camion sur le danger qu'il courait à s'approcher de la voie sans s'assurer que le passage était libre. Si les voies et les lignes électriques sont visibles dès l'entrée de BGE 99 II 195 S. 205 la place, la voie 7 ne l'est pas immédiatement depuis un véhicule qui y débouche, selon le jugement déféré. c) Les défendeurs contestent la faute retenue à leur charge par le Tribunal cantonal, qui admet que leurs employés n'ont pas respecté les prescriptions du règlement du service des manoeuvres des CFF, en particulier les art. 96 à 104 traitant du contrôle du parcours. Ils font notamment valoir le droit de priorité du chemin de fer. Il est vrai que la seule présence d'installations ferroviaires doit inciter à une grande prudence toutes les personnes qui entrent en contact avec le chemin de fer, en particulier les conducteurs de véhicules à moteur à l'approche de passages à niveau. Mais cela ne dispense pas le personnel de l'entreprise ferroviaire d'user aussi de toute l'attention commandée par les circonstances pour éviter des accidents, quand bien même il bénéficie de la priorité. En l'espèce, les premiers juges constatent que le chauffeur Paratte s'était déjà engagé dans la cour de la gare aux marchandises lorsque le convoi s'est mis en marche sur la voie 8. A un moment donné, le conducteur du tracteur a aperçu un camion qui circulait dans la partie ouest de la place. En cours de trajet, il s'est porté du côté sud de son véhicule. Il n'a cependant pas signalé la présence de ce camion en mouvement au chef de manoeuvre, qui se trouvait du côté nord. Celui-ci a tourné l'aiguille 7 après que le convoi eut passé de la voie 9 à la voie 8, puis il a donné l'ordre de départ, sans avoir vu le camion. Le conducteur du tracteur a actionné le

siffiet avant de démarrer. Cet avertissement, certes nécessaire, ne suffisait pas. Lorsque la rame roulait sur la voie 8, le camion était déjà engagé sur la place. Si le chef de manoeuvre avait observé la voie 7 pour s'assurer qu'elle était libre avant d'y envoyer le convoi, il se serait rendu compte qu'un camion avec remorque se dirigeait vers le milieu de la place, où celle-ci est traversée par ladite voie. Il aurait pu alors prendre les mesures propres à éviter une collision, soit en interrompant la manoeuvre jusqu'à ce que le camion fût hors d'atteinte, soit en faisant arrêter celui-ci. Les deux autres agents du chemin de fer occupés à la manoeuvre, qui se tenaient également du côté nord, chacun sur l'unique vigie qui équipait les wagons, n'ont pas non plus remarqué le camion. Les défendeurs allèguent que les agents qui effectuent BGE 99 II 195 S. 206 une manoeuvre doivent pouvoir communiquer entre eux, de vive voix ou par des signaux, ce qui implique qu'ils soient du même côté du convoi; le choix de ce côté est déterminé par l'emplacement du poste de commande du véhicule à moteur, qui en l'espèce était du côté nord. Mais ces exigences n'empêchent pas les agents de se porter momentanément de l'autre côté du convoi, comme l'a fait le conducteur du tracteur, pour observer le parcours. Les employés des CFF n'ont pas prêté l'attention voulue à ce qui se passait sur la place traversée par la voie 7 où allait s'engager leur convoi et ne se sont pas assurés, avant d'entreprendre la manoeuvre sur cette voie, que le mouvement de la rame ne mettrait personne en danger. Ils ont dès lors commis des fautes dont les défendeurs répondent. d) Avec raison, la demanderesse ne conteste pas que son chauffeur ait commis une faute. Il n'a pas prêté l'attention voulue à la route, en l'occurrence à la place, et à la circulation, enfreignant la règle de l'art. 3 al. 1 LCR. Il a parcouru plus de 100 mètres depuis son entrée sur la place jusqu'au point de choc alors que la rame franchissait 55 mètres de l'aiguille 7 à ce point; roulant à 10 ou 11 km/h, elle a mis plus de 20 secondes pour y parvenir. En n'apercevant pas les wagons qui se dirigeaient vers lui durant ce laps de temps, le conducteur a manifestement manqué à son devoir d'attention. Or il aurait dû être d'autant plus prudent que la présence des voies de chemin de fer et des lignes électriques, visibles dès l'entrée de la place, lui montrait clairement qu'il manoeuvrait sur une aire où des mouvements de convois ferroviaires pouvaient se produire à tout instant. e) Compte tenu des fautes retenues à la charge des parties, l'appréciation de l'autorité cantonale, qui a considéré que celles-ci supportaient une responsabilité égale dans la survenance de l'accident et a partant réduit de moitié les dommages-intérêts, est fondée. Dispositif

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.