

NE_GERICHTE CC.2008.62 vom 1. Juni 2011

NE Tribunal cantonal, 2011-06-01, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_gerichte_CC.2008.62

FR: NE_GERICHTE CC.2008.62 du 1 juin 2011

IT: NE_GERICHTE CC.2008.62 del 1 giugno 2011

Volltext

Réf. : CC.2008.62-CC1/vh

A. TRN SA est une société anonyme avec siège à La Chaux-de-Fonds. Elle exploite notamment la ligne de chemin de fer du Val-de-Travers.

Le 12 juin 2002 au matin, B. circulait sur son cyclomoteur sur la route principale (H10) de Fleurier vers Neuchâtel. Au lieu-dit Les Rosières, peu avant Noiraigue, il a bifurqué à droite en direction d'un passage à niveau sur la ligne de chemin de fer du Val-de-Travers, afin d'accéder à l'Areuse. Au moment où il franchissait ce passage à niveau, il a été happé par le train régional TRN Neuchâtel-Fleurier qui était parti à 07h12 (soit avec une minute de retard sur l'horaire) de Neuchâtel. Ce passage à niveau est non-gardé et annoncé par une seule croix de Saint-André. Les herbes sur le bas-côté de la voie ferrée n'étaient pas récemment fauchées le jour de l'accident. Malgré un freinage d'urgence du train, B. a été percuté par celui-ci et est décédé sur le coup.

Une enquête préalable a été confiée par le Ministère public à un juge d'instruction suite à cet accident. Celle-ci n'a « aucunement permis [au juge d'instruction] de mettre en exergue la commission d'une faute commise par un tiers, notamment le pilote de la locomotive, qui pourrait être dans un lien de causalité avec la survenance du décès ». Un classement a été prononcé par le Ministère public au terme de cette procédure. Au cours de celle-ci, X1, épouse de la victime, C., fils de celle-ci, ainsi que M., conducteur du train au moment de l'accident, ont été entendus. Ce dernier a indiqué avoir roulé à la vitesse autorisée, avoir signalé son arrivée par un coup de sifflet comme le panneau au bord de la voie le prescrivait et avoir freiné conformément au protocole. M. a confirmé et précisé ses premières déclarations devant l'Autorité de céans en cours d'instruction. Un rapport du Service d'enquêtes sur les accidents des transports publics, dépendant du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication figure au dossier pénal. Ce rapport retient que le mécanicien a respecté la vitesse maximale de 95 km/h prescrite avant le passage à niveau, qu'il a initié un freinage d'urgence dès qu'il a aperçu le cyclomotoriste, que l'on ne peut affirmer avec certitude qu'il a actionné le sifflet d'avertissement 300 m avant le passage puisque le système d'enregistrement électronique qui permet d'enregistrer ce signal n'était pas activé, que l'accident est « essentiellement » dû à l'inattention du conducteur du cyclomoteur mais que toutefois, celui-ci n'avait « peut-être » pas été averti par le sifflet du mécanicien, ce qui a pu contribuer à l'accident, de même que le soleil a pu l'éblouir.

Approchée par le mandataire de l'épouse, du fils (entretemps décédé) et de la fille de B., la société TRN SA a refusé d'entrer en matière sur la requête d'indemnisation au titre de réparation du tort moral, qui était évalué entre 30'000 et 40'000 francs pour X1 et à 15'000 francs pour X2, aucune prétention n'étant plus élevée pour C. Malgré différents échanges de

correspondance, les parties n'ont pas modifié leur position, la défenderesse, par son assureur, offrant un montant forfaitaire de 2'000 francs pour solde de tout compte, sans préjudice et sans reconnaissance d'une responsabilité quelconque.

Des renonciations successives à invoquer la prescription ont été signées par la société TRN SA ou son représentant.

B.Par demande du 11 juin 2008, X1et X2ouvrent action contre TRN SA en prenant les conclusions suivantes :

- « 1. Condamner TRN SA à verser à X1et X2une indemnité de CHF 5'000.00 pour les frais relatifs à l'enterrement de B. plus intérêts à 5 % l'an dès le 12 juin 2002.
2. Condamner TRN SA à verser à X1une indemnité pour tort moral d'un montant de CHF 40'000.00 plus intérêts à 5 % l'an dès le 12 juin 2002.
3. Condamner TRN SA à verser à X2une indemnité pour tort moral d'un montant de CHF 20'000.00 plus intérêts à 5 % l'an dès le 12 juin 2002.
4. Condamner TRN SA à verser à X1et X2une indemnité de CHF 12'000.00 pour les frais et honoraires de mandataire, sous réserve de l'augmentation de ce poste du dommage.
5. Sous suite de frais et dépens. »

Elles soutiennent en substance qu'aucun témoin n'a entendu le train siffler avant de traverser le passage à niveau ; que les systèmes d'enregistrement du train n'ont pas permis de déterminer s'il y avait eu un coup de sifflet puisque ceux-ci n'étaient pas enclenchés ; que des herbes hautes masquaient la vue du train à l'endroit de l'accident ; que B. a été gêné par les rayons du soleil, celui-ci se trouvant dans l'axe du train au moment de l'accident ; qu'il n'a pas commis de faute grave en traversant le passage à niveau alors qu'un train approchait ; que les frais d'enterrement de B. ont été pris en charge par les demanderesses ; que celles-ci étaient très proches de la victime, réclamant dès lors l'indemnisation de leur tort moral.

C.Dans sa réponse du 29 août 2008, la défenderesse conclut au rejet de la demande dans toutes ses conclusions, avec suite de frais et dépens. En substance, elle soutient qu'aucune faute n'est imputable à l'entreprise de transports publics. Son mécanicien avait scrupuleusement respecté la vitesse limitée à 95 km/h ; le train n'avait pas de défauts techniques ; les freins étaient en bon état et correctement actionnés, le sifflet étant également ; le non enregistrement du coup de sifflet n'avait rien de causal avec l'accident, celui-ci étant dû à la faute exclusive de la victime.

D.Au terme de sa réplique du 20 octobre 2008, les demanderesses confirment les conclusions de leur demande. Elles relèvent que la preuve du coup de sifflet d'avertissement n'a pas été rapportée, que les hautes herbes obstruaient bien la vue et que les rayons du soleil dans l'axe du train gênaient également la victime.

E.Dans sa duplique du 26 novembre 2008, la défenderesse confirme les conclusions de sa réponse et conteste tout problème de visibilité le jour de l'accident, de même que l'absence de coup de sifflet, le défaut d'enregistrement n'étant pas causal de l'accident. Elle rappelle que les rails étaient secs le jour en cause, l'adhérence et le freinage étant optimaux.

F. Outre le dépôt de pièces littérales par les parties, avec leurs écritures ou suite à une réquisition, l'administration des preuves a porté sur l'audition des témoins E., M., D., Q. et S. Ces auditions ont eu lieu suite à l'inspection locale qui s'est tenue le 10 juin 2010 au lieu-dit Les Rosières, au passage à niveau où s'est produit l'accident. Le témoin E. a été entendu sur les lieux alors que les autres témoins l'ont été dans les locaux du Tribunal de district du Val-de-Travers à Môtiers. Un croquis sommaire avec différentes annotations a été établi le jour-même et versé au dossier.

G. Dans leurs conclusions en cause, les parties développent leurs thèses respectives. Les demanderesses ont modifié le chiffre 4 de leurs conclusions en cause portant le montant de leur prétention au titre des honoraires de leur mandataire à 17'707,85 francs.

H. Suite au dépôt des conclusions en cause, la défenderesse s'est opposée au dépôt par le mandataire des demanderesses de la pièce littérale 26 correspondant à son mémoire de frais et honoraires au 21 décembre 2010, au motif qu'une partie ne peut pas attendre le stade des conclusions en cause pour déposer ses pièces. Les parties ont été invitées à déposer d'éventuelles observations complémentaires sur cette contestation, que le juge instructeur a considéré comme un incident de procédure au sens des articles 213 ss CPCN. Les demanderesses ont déposé leurs observations le 18 février 2011 alors que la défenderesse a indiqué qu'elle considérait avoir déjà produit ses observations sur l'incident. L'incident est tranché par décision séparée de ce jour.

I. Interpellées par le juge instructeur pour savoir si elles acceptaient que le jugement soit rendu par voie de circulation (art. 334 al. 1 CPC) ou si elles souhaitaient au contraire que la cause soit citée pour plaidoiries et jugement, les parties ont confirmé accepter un jugement par voie de circulation.

C O N S I D E R A N T

1. En raison de la valeur litigieuse, définie par les conclusions de la demande, la cause était de la compétence de l'une des Cours civiles du Tribunal cantonal jusqu'au 31 décembre 2010. La défenderesse, société anonyme avec siège à La Chaux-de-Fonds, a son domicile dans le canton de Neuchâtel ; le for n'est à juste titre pas contesté.

2. Les dispositions transitoires de la nouvelle loi d'organisation judiciaire neuchâteloise, entrée en vigueur au 1er janvier 2011, prévoient que les causes pendantes devant les Cours civiles du Tribunal cantonal au 31 décembre 2010, et dans lesquelles l'instruction a été clôturée, sont jugées par le juge en charge de son instruction statuant seul (art. 84 al. 1 nOJN). L'instruction ayant en l'espèce été clôturée par ordonnance du 18 août 2010, la cause reste de la compétence de la Cour civile du Tribunal cantonal, la juge instructeur statuant seule.

3. La loi fédérale sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et de La Poste Suisse du 28 mars 1905 (LRespC- RS 221.112.742) a été abrogée avec effet au 1er janvier 2010, avec l'entrée en vigueur des articles 40b ss de la loi sur les chemins de fer (RS 742.101). L'accident s'étant produit le 12 juin 2002, les dispositions de la LRespC sont encore applicables (arrêt du TF du 11.10.2010 [4A_220/2010] cons.6).

4. La qualité pour défendre de l'entreprise exploitant la ligne du Val-de-Travers, propriété d'un tiers, en l'occurrence les Chemins de fer fédéraux, n'est pas contestée. Conformément à la jurisprudence citée par les demanderesses, celui qui assume l'exploitation effective répond, du point de vue de la responsabilité, des objets et du personnel nécessaires à

l'exploitation (ATF91 I 223cons. IV.2; ATF82 II 62cons.4).

5. Les demanderesse agissent en réparation de trois postes de dommage, soit la prise en charge des frais d'inhumation par 5'000 francs, l'allocation d'une indemnité pour tort moral d'un montant de respectivement 40'000 francs à X1 l'épouse et de 20'000 francs à X2 la fille de la victime, de même qu'une indemnité de 17'707.85 francs pour les frais et honoraires de leur mandataire. Il convient tout d'abord d'examiner si les conditions de la responsabilité en matière d'exploitation d'un chemin de fer sont réalisées.

6.a) Sur la base de la jurisprudence fédérale (arrêt du TF du 08.04.2003 [5C.276/2002]cons.2.2, mais aussi du 22.12.2008 [4A_453/2008] et du 11.10.2010 [4A_220/2010]), toute entreprise de chemin de fer répond, en vertu de l'article 1 al. 1 LRespC, du dommage résultant du fait qu'une personne a été tuée ou blessée au cours de la construction, de l'exploitation ou des travaux accessoires impliquant les dangers inhérents à celle-ci, à moins que l'entreprise ne prouve que l'accident est dû à la force majeure, à la faute de tiers ou à celle de la victime. Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, la faute propre de la victime peut libérer l'entreprise de chemin de fer de sa responsabilité lorsqu'elle constitue la seule cause de l'accident ou que son importance causale est à ce point prépondérante par rapport à d'autres facteurs, en particulier le risque d'exploitation du chemin de fer, que ces autres facteurs ne peuvent plus être considérés comme des causes concurrentes adéquates de l'accident (ATF102 II 363cons. 3 ; 96 II 355cons. 1 ; 88 II 448cons. 2 ; 87 II 301cons. 2 et les arrêts cités). En revanche, si, à côté du risque normalement inhérent à l'exploitation du chemin de fer et de la faute propre de la victime, d'autres circonstances dont l'entreprise de chemin de fer doit répondre - en particulier une faute des organes de l'entreprise ou d'autres personnes dont elle répond du comportement selon l'article 1 al. 2 LRespC, ou encore des risques d'exploitation spéciaux, dépassant la mesure normale - ont constitué des causes concurrentes de l'accident, la responsabilité de l'entreprise de chemin de fer reste engagée même en cas de faute grave de la victime, mais il y a alors lieu à réduction de l'indemnité selon l'article 5 LRespC (ATF102 II 363cons. 3; 69 II 259 cons. 1).

Le risque normalement inhérent à l'exploitation du chemin de fer peut être aggravé non seulement par les défauts de sécurité de l'installation, telle que l'insuffisance de la signalisation, mais aussi par des circonstances - sur lesquelles l'entreprise de chemin de fer n'a aucune prise - qui rendent l'exploitation plus dangereuse, telles que des conditions météorologiques ayant pour effet de réduire sensiblement la visibilité ou de limiter l'ouïe (Pierre Tercier, La responsabilité civile des entreprises de chemin de fer, in Journées du droit de la circulation routière 1998, p. 32 ss. et la jurisprudence citée). En soi, le fait qu'un passage à niveau ne soit pas gardé ne constitue pas un élément aggravant du risque d'exploitation (arrêt du TF du 22.12.2008 [4A_453/2008]cons. 3.2 in fine).

b) S'agissant plus particulièrement des conditions d'octroi d'une indemnité pour tort moral, l'arrêt du 8 avril 2003 précité rappelle que selon l'article 8 LRespC, s'il y a eu faute de l'entreprise ou des personnes dont elle répond, le juge peut, en tenant compte des circonstances particulières, notamment quand il y a eu dol ou faute grave, allouer à la partie lésée ou, en cas de mort, à la famille de la victime une somme équitable, indépendamment de la réparation du dommage constaté. Cette règle, qui correspond textuellement à l'article 54 de l'ancien Code fédéral des obligations de 1881, suppose donc qu'il y ait eu une faute à la charge de l'entreprise de chemin de fer (Tercier, op. cit., p. 21). Quoique la règle générale de l'article 47 CO ne fasse depuis longtemps plus dépendre la réparation du tort moral d'une

faute de la personne recherchée (cf. aussi l'art. 49 CO), l'article 8 LRespC est demeuré en vigueur en tant que norme spéciale dérogeant à cette norme générale. Dès lors, bien que critiquée par la doctrine, qui la considère comme l'expression d'une conception restrictive aujourd'hui dépassée et comme une anomalie dans le système de la responsabilité pour risques (Tercier, op. cit., p. 21 et les références citées ; Peter Gauch, Das Haftpflichtrecht der Eisenbahnen, in Journées du droit de la circulation routière 1998, p. 20 et les références citées), la règle de l'article 8 LRespC ne peut qu'être appliquée, en tant que norme de droit positif fédéral, tant qu'elle n'est pas abrogée par le législateur (cf. arrêt du TF du 20.07.2001 [5C.7/2001] cons. 3c).

c) Ainsi donc, en se fondant sur la jurisprudence précitée, il convient de déterminer, pour les postes de frais d'inhumation ainsi que pour les honoraires du mandataire (sous réserve d'autres obstacles qui seront traités sous cons. 7), si de façon générale la responsabilité de l'entreprise de chemin de fer peut être engagée. Une telle responsabilité est exclue si la faute propre de la victime libère l'entreprise parce qu'elle constituerait la seule cause de l'accident ou que son importance causale serait à ce point prépondérante par rapport à d'autres facteurs. Pour le poste de tort moral réclamé, il convient en revanche de changer de point de vue et d'examiner s'il y a eu une faute de l'entreprise ou d'un tiers dont elle répond.

7.a) Le déroulement de l'accident, tel qu'il a pu être reconstitué, permet de retenir que le motocycliste a enfreint l'article 28 LCR, qui impose aux usagers de la route, s'agissant de passages à niveau qui ne sont pas munis de barrières ou de signaux commandant l'arrêt, de s'arrêter devant ces passages lorsque des véhicules s'approchent sur la voie ferrée. Il s'agit là d'une faute en soi très importante, comme il avait été retenu dans l'arrêt du 8 avril 2003 (5C.276/2002, cons. 4). Sans encore évoquer une éventuelle faute du mécanicien, dont il sera question ci-dessous, il faut constater que différents facteurs favorisant la survenance d'un accident existaient au lieu où il s'est produit. Le train circulait à l'endroit concerné à une allure importante (vitesse maximale limitée à 95 km/h, mais la distance depuis Noiraigue lui permet d'avoir d'ores et déjà acquis beaucoup de vitesse). La légère courbe que font les rails à cet endroit donne une diagonale d'environ 10 % par rapport à la route sur laquelle circulait le cyclomotoriste, lorsqu'il se trouvait à environ 50 m de la bifurcation et que le train était, lui, distant d'environ 300 m. Le cyclomotoriste voyait dès lors le train non pas tout à fait de face, mais légèrement de profil. La route sur laquelle il roulait est bien fréquentée et le fait pour un cyclomotoriste d'y circuler nécessite toute sa concentration pour réagir au trafic routier. La distance entre le point de bifurcation et les rails est d'environ 12 m. C'est dire que le cyclomotoriste se trouvait en situation de devoir en quelques secondes reporter son attention du flux routier sur la présence ou non d'un train qui n'était pas signalé autrement que par une croix de Saint-André et, cas échéant, par un sifflement quelques secondes auparavant, le tout en effectuant la manœuvre. Dans un environnement où la circulation était d'ores et déjà difficile, la réverbération du soleil, dont les rayons venaient de face (peu importe finalement que ce soit directement dans l'axe ou avec un léger angle, un certain éblouissement étant probable), a pu contribuer à distraire le motocycliste. En revanche, il ressort des photographies prises par la police cantonale le jour de l'accident, que l'herbe n'était ce jour-là pas récemment fauchée ce qui, contrairement à la thèse des demanderesse, ne masquait pas le train puisqu'il a été constaté lors de l'inspection locale du 10 juin 2010 que même en présence d'herbes non fauchées, le haut du torse d'un cyclomotoriste devait encore dépasser le sommet de

celles-ci. Sa vision ne s'en trouvait donc pas affectée.

Conformément au principe rappelé ci-dessus, le risque normalement inhérent à l'exploitation du chemin de fer peut être aggravé non seulement par des défauts de sécurité de l'installation ou par le comportement des personnes dépendant de l'exploitant, l'insuffisance de la signalisation en faisant partie, mais aussi par des circonstances sur lesquelles l'entreprise de chemin de fer n'a aucune prise et qui rendent l'exploitation plus dangereuse, telles que les conditions météorologiques ayant pour effet de réduire sensiblement la visibilité ou limiter l'ouïe. En l'espèce, une insuffisance dans la signalisation peut être écartée. L'article 6 al. 2 de l'ordonnance sur la signalisation des passages à niveau (telle qu'en vigueur à l'époque des faits, une réglementation analogue se trouvant désormais intégrée à l'ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, RS 742.141.1, art. 37c) précise quand une croix de St-André peut être installée. Ce n'est le cas que sur des routes à faible trafic, lorsque la visibilité est telle que le conducteur d'un véhicule routier s'approchant de la voie ferrée a assez de temps pour s'arrêter avant le passage à niveau, quand un véhicule sur rails circulant à la vitesse maximale autorisée est en vue et que les usagers de la route déjà engagés sur le passage à niveau ont encore le temps de le traverser au moment où un véhicule ferroviaire circulant à la vitesse maximale autorisée apparaît (1) ; ou s'il s'agit de chemins de terre (2). Tel était bien le cas en l'espèce et cela n'est du reste pas contesté. Le chemin en question était manifestement à faible trafic. On notera par ailleurs que la visibilité est bonne pour ceux qui franchissent le passage, plusieurs centaines de mètres de chaque côté (les conditions atmosphériques limitant la visibilité étant évidemment réservées). Il n'apparaît dès lors pas qu'en ne prenant pas d'autres précautions à cet endroit que la pose d'une croix de St-André, la défenderesse ait enfreint la loi, et en particulier l'article 19 al. 1 LF sur les chemins de fer qui impose à l'entreprise de prendre les mesures nécessaires pour assurer entre autres la sécurité de l'exploitation ainsi que pour empêcher que des personnes ou des choses ne soient exposées à des dangers, tout passage à niveau et plus encore non gardé présentant de toute façon des risques. La jurisprudence a du reste encore récemment rappelé que le seul fait qu'un passage à niveau ne soit pas gardé ne constitue pas un élément aggravant du risque d'exploitation (arrêt du TF du 22.12.2008 [4A_453/2008] cons. 3.2 in fine).

Il faut en outre considérer que si la faute du motocycliste est certainement importante eu égard à l'obligation de l'article 28 LCR, il n'a manifestement pas entendu le coup de sifflet que le mécanicien soutient avoir enclenché. L'absence d'enregistrement de ce coup de sifflet, le système d'enregistrement n'étant pas enclenché, est regrettable mais ne signifie pas qu'il n'a pas eu lieu. Cette question doit être appréciée sur la base des éléments ressortant de l'instruction et les conséquences juridiques doivent s'apprécier selon les règles sur le fardeau de la preuve (art. 8 CC). La version des faits du conducteur sur le point de savoir si sur le principe le sifflet a été actionné n'a pas varié et a été confirmée par le témoin le plus proche des événements, soit E. qui a précisé qu'il y a eu « un coup de sifflet au lieu habituel, soit environ à la hauteur du terrain de foot », ce qui correspond approximativement à la hauteur du panneau ordonnant, sans qu'aucun témoin ne vienne l'infirmier. Cette version est convaincante et on doit considérer que la défenderesse a prouvé le coup de sifflet. Les arguments des demanderesses tendant à nier un sifflement ou à le considérer comme tardif ne sont que des conjectures. On ne trouve aucune indication au dossier selon laquelle le sifflement aurait eu lieu après le panneau de signalisation commandant ce sifflement ; la variation sur les distances évaluées par le mécanicien (de 150 m puis de 300

m) peut s'expliquer par la rapidité de l'enchaînement des circonstances et une indéniable difficulté à estimer des distances de manière précise à de tels moments. Cela étant, l'attention du cyclomotoriste était probablement focalisée sur le trafic routier, caractérisé notamment par la vitesse des véhicules à cet endroit. Il s'agit à l'évidence d'un carrefour dangereux. La nécessité de manœuvrer pour bifurquer puis la proximité rapide des rails sont des circonstances dont l'entreprise de chemin de fer doit répondre, la configuration des lieux constituant en effet une circonstance sur laquelle l'entreprise de chemin de fer n'a aucune prise mais qui rend l'exploitation plus dangereuse. Ceci vaut d'autant plus que la proximité auditive de la route et le port obligatoire du casque entravent les possibilités d'entendre le coup de sifflet, alors que de la courte distance entre le point de bifurcation et la traversée des rails implique que l'attention est focalisée sur la manœuvre et non sur le sifflement. On précisera, s'agissant de la hauteur des herbes, qu'il est peu vraisemblable qu'elles aient pu gêner la vue du conducteur du train ou celle du cyclomotoriste. La position du soleil était par contre gênante au point que même si on peut sur le principe considérer cet élément comme inhérent à l'exploitation ordinaire (voir arrêt du TF du 22.12.2008 [4A_453/2008] cons. 4.2.1 in fine au sujet de la gêne occasionnée par l'éclairage artificiel après le crépuscule), il constitue dans ce contexte une difficulté supplémentaire pour le cyclomotoriste, qui aggrave le risque d'exploitation sans que l'entreprise n'ait ici non plus prise sur ce facteur. On peut ainsi considérer que différents facteurs (route fréquentée, bruit masquant le sifflement en plus du port obligatoire du casque, axe du soleil, axe du train, nécessité de bifurquer, distance entre la route principale et les rails, configuration générale des lieux) ont été des éléments perturbateurs de l'attention du cyclomotoriste, dont la faute se trouve dès lors atténuée. Il s'agit d'éléments sur lesquels l'entreprise n'a pas la maîtrise (tout comme dans l'affaire ATF 69 II 150, JT 1943 I 444 ■ voir ci-dessous ■ il n'est pas possible d'exiger d'elle qu'elle modifie la disposition de ce carrefour et la configuration générale des lieux) mais qui augmentent le risque d'exploitation.

On se trouve dès lors, comme dans l'affaire précitée (arrêt du TF du 08.04.2003 [5C.276/2002]), dans la situation où la responsabilité de l'entreprise de chemin de fer reste engagée même en présence d'une faute grave de la victime. Il y a lieu à réduction de l'indemnité selon l'article 5 LRespC. En l'espèce, la faute importante de la victime se trouve ainsi partiellement compensée par les causes concurrentes de l'accident. On peut considérer que celles-ci viennent atténuer la faute de la victime à raison d'une moitié. La réduction de l'indemnité s'élève dès lors à une demie.

b) S'agissant de la question du tort moral, il convient de vérifier s'il existe à la charge de l'entreprise de chemin de fer, une faute au sens de l'article 8 LRespC, tels des défauts de sécurité de l'installation ou de comportement de personnes dont elle répond. En l'espèce, la signalisation du passage à niveau correspond à ce qui est prévu pour un passage à niveau non gardé, soit la pose d'une croix de Saint-André. Certes, on peut regretter de manière générale l'existence de passages à niveau non gardés et non sécurisés, sans toutefois que cela puisse être imputable à l'entreprise de chemin de fer si par ailleurs les impératifs de signalisation sont respectés. C'est le cas ici (voir supra 5.a). L'instruction a permis d'établir que le comportement du mécanicien conduisant le train a été adéquat, puisque sa vitesse était correcte (le départ très légèrement tardif de Neuchâtel n'ayant pas eu pour conséquence un excès de vitesse à l'endroit incriminé), que le train était correctement entretenu et révisé, que le conducteur avait enclenché ■ de l'avis de tous les témoins qui

ont pu s'en souvenir et selon sa version constante ■ le sifflet réglementaire à temps (voir aussi cons.5.a ci-dessus), que le système de freinage avait été actionné dès que le conducteur a vu la victime et avait en outre fonctionné de manière efficace, même si cela n'a malheureusement pas permis d'éviter la collision. On ne saurait dès lors reprocher une faute à la défenderesse ou à ceux dont elle répond. Enfin, on doit considérer que la configuration dangereuse des lieux de même que la réverbération du soleil appartiennent aux circonstances extérieures qui rendent l'exploitation plus dangereuse mais qui ne sont pas imputables à une faute de l'entreprise de chemin de fer. Tout au plus ces circonstances constituent-elles un facteur diminutif de la faute de la victime, comme examiné ci-dessus, sans encore générer une faute auprès de l'exploitant. La présence d'herbes n'entravait pas la visibilité, que ce soit celle du motocycliste ou du conducteur du train. La situation s'écarte à cet égard de celle examinée dans l'arrêt dont se prévalent les demanderesses (ATF 69 II 150, JT 1943 I 444 dans lequel gênaient la visibilité au point de la rendre pour ainsi dire inexistante d'un côté, un talus et une maison, de même que des buissons et un tas de fumier, que ■ pour ces deux derniers éléments ■ l'entreprise ferroviaire aurait pu enlever). La situation est en revanche proche de celle examinée dans l'arrêt précité du 8 avril 2003, si bien qu'un résultat analogue se justifie. Ainsi, la jurisprudence a rappelé la conception restrictive de la réparation du tort moral, qui peut apparaître dépassé au regard de l'évolution législative (arrêt du TF du 08.04.2003 [5C.276/2002] cons. 3.1). Il n'y a cependant pas lieu de s'écarter de l'exigence de l'article 8 LRespC, qui implique la nécessité d'une faute propre à charge de l'entreprise de chemin de fer pour pouvoir allouer un dédommagement à titre de tort moral. En l'absence d'une telle faute, les prétentions en réparation du tort moral doivent être rejetées.

8. Les demanderesses réclament en outre le remboursement de leurs frais d'avocat, en concluant à une indemnité de 17'707.85 francs.

a) Selon l'article 143 ch. 1 CPCN, les dépens comprennent notamment une participation aux honoraires de son mandataire, appréciée selon l'importance de la cause, conformément au tarif fixé par le Conseil d'Etat (let. b). Les frais d'avocat engagés avant l'ouverture du procès, notamment en vue de rechercher une solution transactionnelle, constituent un élément du dommage pour autant qu'ils ne soient pas compris dans les dépens accordés selon le droit de procédure cantonal (ATF 117 II 101, cons. 5) et que l'assistance qui a donné lieu à ces frais soit justifiée, nécessaire et appropriée (Werro, Commentaire romand, n. 14 ad art. 42 CO). Dans le canton de Neuchâtel, l'article 143 al. 2 CPCN prévoit que suivant les circonstances et notamment dans les actions en dommages-intérêts, le juge peut allouer une indemnité supplémentaire à titre de participation aux honoraires du mandataire pour son activité avant procès. Il fixe librement le montant de cette indemnité. Les simples interpellations brèves, usuelles et vaines sont cependant exclues de l'article 143 al. 2 CPCN (Bohnet, CPCN annoté, p. 217).

b) S'agissant des honoraires pour les prestations effectuées par le mandataire dans le cadre de la présente procédure, soit dès les actes introductifs d'instance, elles sont incluses dans les dépens. Une indemnisation supplémentaire est d'emblée exclue, en l'absence de témérité (art. 144 CPCN), qui n'est ici pas alléguée. Pour cette raison, la production de leur pièce 26 par les demanderesses ■ contestée par la défenderesse parce que tardive ■ a été rejetée ; cette pièce n'était en effet pas propre à prouver un fait ayant une influence sur la solution de la contestation au sens de l'article 219 ch. 1 CPC (voir décision incidente de ce jour). Pour ce qui est des honoraires afférents aux opérations avant procès, le dossier ne laisse pas

apparaître une activité allant vraiment au-delà de vaines mises en demeure, même réitérées. La connaissance du dossier était déjà, au moins pour une grande partie, assurée par l'intervention du même avocat au cours de la procédure pénale. Il est dès lors hautement douteux qu'un montant puisse sur le principe être alloué au titre des honoraires avant procès. Par ailleurs, la pièce produite par les demanderessees ayant été refusée car produite tardivement par décision incidente de ce jour, à laquelle on se réfère sans la paraphraser, les demanderessees échouent à prouver et même à rendre vraisemblable le montant des honoraires avant procès, qui seraient rattachés à des activités indemnisables sous l'article 143 ch.2CPCN. La prétention sera donc rejetée.

9.L'application des règles légales et de la jurisprudence y relative conduit ainsi à allouer aux demanderessees le montant de 2'588.50 francs, correspondant à la moitié des frais funéraires prouvés (qui totalisent 5'177 francs pour des conclusions portant sur 5'000 francs). Ce montant porte intérêt dès la survenance du dommage (Marchand, Intérêts et conversion dans l'action en paiement, n. 8 et 24).Celui-ci leur paraîtra certainement dérisoire. L'issue de la procédure ne pouvait cependant être différente vu la jurisprudence sur le tort moral suite à un accident de chemin de fer, que le Tribunal fédéral a rappelée précisément dans le cadre d'une affaire neuchâteloise (arrêt du TF du 08.04.2003 [5C.276/2002] précité et jugement de la 1ère Cour civile du 04.11.2002 [CC.1998.827-CC1]).

10.En raison de la faute grave de la victime, les demanderessees n'obtiennent gain de cause que sur le principe d'une part de responsabilité d'une demie restant à la charge de l'entreprise ferroviaire, en raison de conditions extérieures ■ sur lesquelles la défenderesse n'a pas prise - aggravant le risque d'exploitation. En revanche, elles sont déboutées de leurs conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité de tort moral, en l'absence de faute imputable à la défenderesse, et pour leurs frais d'avocat. Du point de vue de la valeur litigieuse, les demanderessees n'obtiennent qu'une part très réduite du capital réclamé. Il se justifie dès lors de mettre à la charge des demanderessees une part des frais de justice s'élevant à 5/6èmes, le solde de 1/6ème étant laissé à la charge de la défenderesse. Elles seront également condamnées à lui verser une indemnité de dépens réduite après compensation.

Par ces motifs, LA Ire COUR CIVILE

1. Condamne la défenderesse à verser aux demanderessees le montant de 2'588.50 francs avec intérêts à 5 % dès le 12 juin 2002.

2. Rejette toute autre ou plus ample conclusion.

3. Dit que les frais de la présente procédure, arrêtés à 4'090 francs et avancés comme suit :

-par les demanderessees	Fr. 4'000.-
-par la défenderesse	Fr. 90.-

seront supportés à raison des 5/6èmes par les demanderessees et de 1/6ème par la défenderesse.

4. Condamne les demanderessees à verser à la défenderesse une indemnité de dépens, réduite après compensation et arrêtée à 3'000 francs.

Neuchâtel, le 1er juin 2011

1 Toute entreprise de chemin de fer répond du dommage résultant du fait qu'une personne a été tuée ou blessée au cours de la construction, de l'exploitation ou des travaux accessoires impliquant les dangers inhérents à celle-ci, à moins que l'entreprise ne prouve que l'accident est dû à la force majeure, à la faute de tiers ou à celle de la victime.

2 Ne sont pas considérés comme des tiers dans le sens du présent article le personnel de l'entreprise ou les personnes dont elle utilise les services pour ses transports ou pour la construction de la ligne.

Si l'accident est dû en partie à une faute de la victime, le juge peut, en tenant compte de toutes les circonstances, réduire proportionnellement l'indemnité.

Si il y a eu faute de l'entreprise ou des personnes mentionnées à l'art. 1, al. 2, le juge peut, en tenant compte des circonstances particulières, notamment quand il y a eu dol ou faute grave, allouer à la partie lésée ou, en cas de mort, à la famille de la victime une somme équitable, indépendamment de la réparation du dommage constaté.

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