

VD_FINDINFO HC / 2022 / 816 vom 2. November 2022

VD Tribunal cantonal, 2022-11-02, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_findinfo_HC___2022___816

FR: VD_FINDINFO HC / 2022 / 816 du 2 novembre 2022

IT: VD_FINDINFO HC / 2022 / 816 del 2 novembre 2022

Regeste

ILLICÉITÉ, RESPONSABILITÉ DE DROIT PRIVÉ, ÉGALITÉ DE TRAITEMENT, ADMISSION DE LA DEMANDE, DÉCISION DE RENVOI, TRANSPORT PUBLIC | 41 CO, 5 al. 2 OTHand

Erwägungen

E. 4.1

L'appelante fait ensuite grief aux premiers juges d'avoir violé l'art. 5 al. 2 OTHand (ordonnance du 12 novembre 2003 sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics ; RS 151.34), de sorte que le refus d'accès aux transports publics serait injustifié et par conséquent illicite.

E. 4.2.1

Aux termes de l'art. 41 al. 1 CO (loi fédérale du 30 mars 1911 complétant le code civil suisse [livre cinquième : Droit des obligations] ; RS 220), celui qui cause, d'une manière illicite, un dommage à autrui, soit intentionnellement, soit par négligence ou imprudence, est tenu de le réparer. Le lésé doit alléguer et prouver tous les faits constitutifs de cette norme de responsabilité, conformément à l'art. 8 CC (Code civil suisse du 10 décembre 1907 ; RS 210) : l'acte illicite, la faute, le dommage et le rapport de causalité naturelle et adéquate entre l'acte illicite et le dommage. Le lésé supporte le fardeau de la preuve de chacun de ces faits pertinents, ce qui signifie que si le juge ne parvient pas à une conviction (cf. ATF 129 III 18 consid. 2.6), s'il n'est pas à même de déterminer si chacun de ces faits s'est produit ou ne s'est pas produit, il doit statuer au détriment du lésé (ATF 132 III 689 consid. 4.5 ; ATF 126 III 189 consid. 2b). L'acte illicite se définit traditionnellement comme la violation d'une norme protectrice des intérêts d'autrui, en l'absence de motifs justificatifs (ATF 123 II 577 consid. 4). Le demandeur lésé doit ainsi prouver que le défendeur a commis un acte illicite (première condition). Dans la conception objective de l'illicéité suivie par le Tribunal fédéral (ATF 132 III 122 consid. 4.1 et les arrêts cités), on distingue l'illicéité de résultat (Erfolgsunrecht), qui suppose l'atteinte à un droit absolu du lésé, de l'illicéité du comportement (Verhaltensunrecht). Lorsqu'il est question d'un préjudice purement économique, celui-ci ne peut donner lieu à réparation, en vertu de l'illicéité déduite du comportement, que lorsque l'acte dommageable viole une norme de comportement (Schutznorm) qui a pour finalité de protéger le lésé dans les droits atteints par l'acte incriminé (ATF 133 III 323 consid. 5.1 ; ATF 132 III 122 consid. 4.1 ; TF 4A_653/2010 du 24 juin 2011 consid. 3) et, en cas d'omission, si l'auteur avait une obligation juridique d'agir (ATF 126 III 113 consid. 2a/aa in initio ; TF 4A_285/2017 du 3 avril 2018 consid. 6.1 ; TF 4C.202/2002 du 30 octobre 2002 consid. 3.1 ; sur le tout : TF 4A_337/2018 du 9 mai 2019 consid. 4 et 4.1.1).

E. 4.2.2

Conformément à l'art. 8 al. 2 Cst. (Constitution fédérale du 18 avril 1999 ; RS 101), qui ne diffère guère quant à son contenu de l'art. 10 al. 2 Cst.-VD (Constitution du 14 avril 2003 du Canton de Vaud ; BLV 101.01), nul ne doit subir de discrimination du fait notamment d'une déficience corporelle, mentale ou psychique. Cette règle interdit toute mesure étatique défavorable à une personne et motivée par le handicap de cette personne, si cette mesure ne répond pas à une justification objective. L'art. 8 al. 2 Cst. ne confère en revanche aucun droit individuel, susceptible d'être invoqué en justice, d'obtenir que l'égalité entre personnes valides et personnes handicapées soit réalisée en fait. Certes, d'après l'art. 8 al. 4 Cst., la loi prévoit des mesures en vue d'éliminer les inégalités qui frappent les personnes handicapées. Toutefois, l'élimination des inégalités factuelles est l'objet d'un mandat constitutionnel spécifique, dont la mise en œuvre incombe au législateur (ATF 141 I 9 consid. 3.1 et les réf. citées ; TF 2C_264/2016 du 23 juin 2017 consid. 2.1).

E. 4.2.3

La LHand (loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées ; RS 151.3) a pour but de prévenir, de réduire ou d'éliminer les inégalités qui frappent les personnes handicapées (art. 1 al. 1 LHand). L'art. 6 LHand pose expressément l'obligation pour les particuliers qui fournissent des prestations au public de ne pas traiter une personne handicapée de façon discriminatoire du fait de son handicap. L'interdiction de discriminer s'adresse, en vertu de l'art. 8 al. 2 Cst., également aux collectivités publiques et aux autres entités publiques ou parapubliques qui accomplissent des tâches de l'Etat. Selon l'art. 3 let. b LHand, la loi s'applique aux équipements des transports publics (constructions, installations, systèmes de communication et systèmes d'émission de billets) et aux véhicules accessibles au public qui sont soumis notamment à la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (ch. 3) et à la loi du 29 mars 1950 sur les trolleybus (ch. 4). Conformément à l'art. 3 let. e LHand, la loi s'applique aux prestations accessibles au public qui sont fournies par des particuliers, par les entreprises titulaires notamment d'une concession de transport de voyageurs au sens de l'art. 6 LTV (loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs ; RS 745.1), par d'autres entreprises concessionnaires ou par des collectivités publiques (cf. CDAP AC.2016.0321 concernant les transports publics de la Ville de [...]). La LHand n'empêche pas les cantons d'édicter des dispositions plus favorables aux personnes handicapées (art. 4 LHand), étant précisé qu'on ne voit pas que le droit cantonal vaudois contienne des dispositions plus favorables pour le problème à traiter en l'occurrence et aucune partie ne le fait d'ailleurs valoir.

E. 4.2.4

Selon l'art. 2 al. 2 LHand, il y a inégalité lorsque les personnes handicapées font l'objet, par rapport aux personnes non handicapées, d'une différence de traitement en droit ou en fait qui les désavantage sans justification objective ou lorsqu'une différence de traitement nécessaire au rétablissement d'une égalité de fait entre les personnes handicapées et les personnes non handicapées fait défaut. Il y a inégalité dans l'accès à une construction, à une installation, à un logement ou à un équipement ou véhicule des transports publics lorsque cet accès est impossible ou difficile aux personnes handicapées pour des raisons d'architecture ou de conception du véhicule (art. 2 al. 3 LHand). Conformément à l'art. 7 al. 2 LHand, toute personne qui subit une inégalité au sens de l'art. 2 al. 3 LHand peut, dans le cas d'un équipement ou d'un véhicule des transports publics au sens de l'art. 3 let. b LHand, demander à l'autorité compétente que l'entreprise concessionnaire élimine l'inégalité ou

qu'elle s'en abstienne. Le tribunal ou l'autorité administrative n'ordonne pas l'élimination de l'inégalité lorsqu'il y a disproportion entre l'avantage qui serait procuré aux personnes handicapées et notamment la dépense qui en résulterait, l'atteinte qui serait portée à l'environnement, à la nature ou au patrimoine et l'atteinte qui serait portée à la sécurité du trafic ou de l'exploitation (art. 11 al. 1 LHand). Afin d'assurer aux personnes handicapées des transports publics adaptés à leurs besoins, le Conseil fédéral édicte à l'intention des entreprises concessionnaires des prescriptions sur l'aménagement des véhicules (art. 15 al. 1 let. c LHand). Aux termes de l'art. 15 al. 3 LHand, les prescriptions visées à l'art. 15 al. 1 LHand sont adaptées régulièrement à l'état de la technique ; le Conseil fédéral peut déclarer obligatoires des normes techniques ou d'autre règles établies par des organisations privées.

E. 4.2.5

En application notamment de l'art. 15 LHand, le Conseil fédéral a édicté le 12 novembre 2003 l'OTHand (ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics ; RS 151.34), entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2004, qui est destinée à définir la manière dont les transports publics doivent être aménagés pour répondre aux besoins de personnes souffrant de handicap, en déterminant notamment les exigences fonctionnelles imposées aux équipements, aux véhicules et aux prestations de services de transports publics (art. 1 al. 1 et al. 2 let. a OTHand). Selon l'art. 2 al. 1 let. a OTHand, l'ordonnance s'applique aux équipements et aux véhicules des transports publics (art. 3 let. b LHand). Les entreprises de transports publics sont constituées par les entreprises de transport concessionnaires (al. 2). En vertu de l'art. 5 al. 1 OTHand, l'accès aux équipements et aux véhicules des transports publics doit être garanti : a. pour les chaises roulantes à propulsion manuelle ou électrique d'un poids global de 300 kg au plus : 1. dont la longueur atteint 1200 mm au maximum plus 50 mm pour les pieds, 2. dont la largeur atteint 700 mm au maximum plus 50 mm de chaque côté pour les mains lorsque la chaise est en mouvement ; b. pour les déambulateurs. L'art. 5 al. 2 OTHand prévoit qu'en règle générale, les moyens de transport publics doivent aussi être accessibles aux voyageurs qui utilisent des chaises roulantes avec moteur électrique débrayable, des scooters électriques pour personnes handicapées ou des véhicules semblables. L'Office fédéral des transports (ci-après : l'OFT) du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ci-après : le DETEC) a édicté un commentaire de l'OTHand, état au 1^{er} novembre 2020 (ci-après : Commentaire DETEC/OFT), qui prévoit ce qui suit concernant l'art.

E. 4.3.1

En l'occurrence, il convient en premier lieu de relever que l'intimée n'a pas contesté en première instance, ni en appel, que la législation fédérale et sa réglementation d'exécution concernant l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées était applicable au cas d'espèce. En effet, l'appelante a allégué en première instance que le but de l'intimée, selon ses statuts, était la construction et l'exploitation de lignes de transports publics sur la [...], dans une perspective de développement régional et de service à la collectivité (art. 3 des Statuts de l'intimée ; cf. allégué 2.2 de la demande du 24 avril 2019). L'intimée a admis cet allégué dans sa réponse du 4 décembre 2019. L'appelante en a conclu que l'intimée était soumise à la législation applicable aux personnes à mobilité réduite (allégué 2.3 de la demande du 24 avril 2019) et a proposé comme moyen de preuve l'interrogatoire des parties et les Statuts de l'intimée. Celle-ci s'est déterminée sur cet allégué en indiquant « rapport soit à la pièce 7 », soit ses Statuts. Dans sa réponse, l'intimée s'est par ailleurs

référé aux normes fédérales en mentionnant que sa directive du 14 juin 2017 était conforme à la législation fédérale et à sa réglementation d'exécution. Dans un allégué 64bis de la réplique du 10 janvier 2020, sans mode de preuve, l'appelante a indiqué que le transport de personnes à mobilité réduite par les entreprises de transports publics était régi par la LHand et l'OTHand. L'intimée ne s'est pas déterminée sur cet allégué, invoquant l'absence de moyen de preuve. On constate ainsi que l'intimée n'a pas contesté l'applicabilité de la LHand et de l'OTHand. Elle s'est bornée à se référer à la pièce

E. 4.3.2.1

Sur le fond, il y a lieu d'examiner si l'intimée a violé une norme protectrice des droits de l'appelante, sans motifs justificatifs, en lui refusant l'accès à ses véhicules à partir du 14 juin 2017, et partant commis un acte illicite.

E. 4.3.2.2

En l'occurrence, l'art. 2 al. 2 LHand définit de manière générale l'inégalité de traitement subie par les personnes handicapées notamment lorsque celles-ci sont désavantagées sans justification objective (Message du Conseil fédéral du 11 décembre 2000 relatif à l'initiative populaire fédérale « Droits égaux pour les personnes handicapées » et à un projet de loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées [ci-après : Message du Conseil fédéral], FF 2001 1668). L'alinéa 3 de cette disposition concerne plus particulièrement l'accès aux transports publics, qui doivent au moins offrir un accès possible (Message du Conseil fédéral, FF 2001 1668). L'appelante invoque précisément qu'elle n'a pas eu accès aux bus de l'intimée en raison de l'utilisation d'un scooter électrique du fait de son handicap. Elle ajoute qu'il n'y aurait pas de justification objective à cette inégalité de traitement, ce qu'il convient d'examiner, l'intimée ne contestant pas avoir opéré une différence de traitement entre les usagers par l'établissement de la directive du 14 juin 2017.

E. 4.3.2.3

Conformément à l'art. 15 LHand, le Conseil fédéral a édicté des prescriptions sur l'aménagement des véhicules pour préciser cette notion d'inégalité dans les transports publics, notamment liée aux véhicules, et a arrêté les dispositions de l'OTHand. Cette ordonnance s'applique aux entreprises de transports publics concessionnaires comme cela ressort de son art. 2 al. 2 OTHand, dont l'intimée, ce que celle-ci ne conteste pas (cf. consid. 4.3.1 supra). L'art. 5 al. 1 OTHand prévoit les dimensions pour les chaises roulantes manuelles et électriques. L'appelante n'utilise toutefois pas un tel moyen auxiliaire, mais un scooter électrique d'une longueur de 1265 mm et d'une largeur de 660 mm. Par conséquent, sa situation s'examine à l'aune de l'art. 5 al. 2 OTHand, étant rappelé que le texte de cette disposition est le suivant : « En règle générale, les moyens de transports publics doivent aussi être accessibles aux voyageurs qui utilisent des chaises roulantes avec moteur électrique débrayable, des scooters électriques pour personnes handicapées ou des véhicules semblables. » Interprétée littéralement, cette disposition prévoit une règle générale, soit que les utilisateurs de scooters électriques notamment, comme l'appelante, doivent aussi pouvoir accéder aux transports publics. Il s'agit donc d'une obligation d'accès « en règle générale ». L'ordonnance ne précise cependant pas les exceptions qui permettraient de considérer que la règle générale ne s'applique pas. L'OFT a édicté le Commentaire DETEC/OFT qui commente article par article l'OTHand. Il ne ressort cependant ni de cette ordonnance ni de la partie introductive du Commentaire DETEC/OFT

que le Conseil fédéral aurait délégué au DETEC la rédaction de ce commentaire ou des compétences pour légiférer sur la question. Par conséquent, on ne saurait considérer que ce document a un caractère contraignant ni qu'il s'agisse d'une règle de droit à proprement parler (sur les conditions d'une délégalion de compétences : cf. notamment ATF 132 I 7 consid. 2.2 ; ATF 128 I 113 consid. 3c ; TF 9C_388/2019 du 21 avril 2020 consid. 7.3). Cela étant, le Commentaire DETEC/OFT permet d'interpréter l'art. 5 al. 2 OTHand, de sorte qu'il convient de s'y référer.

E. 4.3.2.4

Bien que le Commentaire DETEC/OFT indique concernant l'art. 5 al. 2 OTHand qu'un droit directement invocable en justice de garantir l'accès et le transport pour les scooters électriques serait hors de proportion, il y est expressément mentionné que là où la place et la sécurité de tous les voyageurs dans les véhicules, les points d'appui et les dispositifs d'embarquement le permettent, l'accès et l'utilisation des transports publics doivent être assurés. La décision relative au transport des équipements incombe à l'entreprise concernée, les mesures maximales tolérables étant de 70 cm x 150 cm et un poids total de 300 kg. En l'occurrence, il ressort du dossier qu'avant l'application de la directive du 14 juin 2017, l'utilisation des véhicules de l'intimée était autorisée pour les scooters électriques (cf. courrier de l'intimée du 6 novembre 2017), ce qui n'est pas contesté. L'art. 5 al. 2 OTHand était déjà en vigueur à cette époque. L'intimée a néanmoins établi la directive précitée interdisant l'accès aux scooters électriques. Or, elle indique dans son courrier du 12 mars 2018 que des travaux relatifs à l'accessibilité de sa ligne [...] ont été finalisés. Ce courrier ne fait toutefois pas état de modifications qui auraient été apportées aux véhicules de l'intimée pour rendre possible le transport des scooters électriques. En effet, comme relevé, ceux-ci pouvaient déjà être transportés avant la directive du 14 juin 2017. Seules des mesures à l'intérieur des bus ont été prises selon le courrier de l'intimée du 28 mars 2018, qui ont confirmé que la place était disponible. Par ailleurs, l'intimée n'a pas entrepris de changements significatifs, qui auraient justifié le refus d'accès des scooters électriques, concernant les autres éléments cités dans ce courrier, soit la mise en conformité des points d'arrêt – en mains des communes – et les règles d'aide à l'embarquement par les conducteurs. En particulier, la définition de l'aide apportée par les conducteurs aux différents arrêts selon les prescriptions de la LHand et de l'OTHand ne permet pas de justifier la suppression pendant neuf mois du transport des scooters électriques, cette aide ayant été offerte auparavant. Par conséquent, il apparaît que tant la place dans les véhicules de l'intimée que la sécurité des voyageurs, les points d'appui et les dispositifs d'embarquement, permettaient le transport des scooters électriques déjà avant le 14 juin 2017 et que rien ne justifiait une suppression de cet accès après cette date. Ainsi, l'art. 5 al. 2 OTHand, qui constitue une norme de protection pour les personnes handicapées utilisant un scooter électrique, selon laquelle celles-ci doivent accéder aux transports publics si la place et la sécurité de tous les voyageurs dans les véhicules, les points d'appui et les dispositifs d'embarquement le permettent, a été violé par l'intimée lorsque celle-ci a refusé l'accès de ses véhicules à l'appelante ensuite de la directive du 14 juin 2017. Le principe de la responsabilité de l'intimée doit donc être reconnu. Cela étant, la Cour de céans souligne que cette reconnaissance ne signifie pas encore que les autres conditions de l'art. 41 al. 1 CO soient remplies, conditions qu'il appartiendra à l'autorité de première instance d'examiner. 5.

E. 5

al. 2 OTHand : « Pour les scooters électriques pour personnes handicapées, qui sont plus longs et souvent aussi plus lourds que les chaises roulantes, un droit directement invocable en justice de garantir l'accès et le transport serait hors de proportion. Mais là où la place et la sécurité de tous les voyageurs dans les véhicules, les points d'appui et les dispositifs d'embarquement le permettent, l'accès et l'utilisation des transports publics doivent être assurés. La responsabilité de la sécurité de tous les passagers et donc de la décision relative au transport de ces équipements incombe à l'entreprise concernée. A noter que les mesures maximales tolérables sont de 70 cm x 150 cm et un poids total de 300 kg. La même règle s'applique aux chaises roulantes à moteurs débrayables (« SwissTrac »). Ils posent moins de problèmes que les scooters pour personnes handicapées, car souvent, il y a assez de place pour ces équipements débrayables. Pour des raisons de sécurité, il faut veiller à ce que les scooters électriques pour personnes handicapées, les moteurs débrayables pour chaise roulante (y compris la chaise roulante) et les dispositifs similaires destinés aux personnes handicapées soient placés et suffisamment sécurisés sur une place réservée aux chaises roulantes ou sur un espace multifonctionnel dans le véhicule de transport public. Les manœuvres à destination ou en provenance de l'emplacement pour chaises roulantes ne doivent pas gêner indûment la circulation des autres passagers. Les équipements qui ne peuvent être placés sur un emplacement pour fauteuil roulant ou un espace multifonctionnel en raison de leur taille ou de la surface de manœuvre requise constituent un danger non tolérable pour les passagers et doivent donc être exclus du transport du point de vue de l'OFT ».

E. 5.1

En définitive, l'appel doit être admis en ce sens que le principe de la responsabilité de l'intimée est reconnu s'agissant de la demande déposée le 24 avril 2019 par l'appelant, le dossier étant renvoyé aux premiers juges pour qu'ils statuent sur ladite demande.

E. 5.2

Vu le sort de l'appel, les frais judiciaires de deuxième instance, arrêtés à 1'605 fr. (art. 62 al. 1 TFJC [tarif des frais judiciaires civils du 28 septembre 2010 ; BLV 270.11.5]), sont mis à la charge de l'intimée (art. 106 al. 1 CPC). Obtenant entièrement gain de cause, l'appelante a droit à de pleins dépens. Au vu de la valeur litigieuse et de la difficulté de la cause, la charge des dépens de deuxième instance est évaluée à 2'500 fr. (art. 3 al. 2 et 7 TDC [tarif des dépens en matière civile du 23 novembre 2010 ; BLV 270.11.6]) pour l'appelante. Compte tenu de l'issue du litige, l'intimée devra verser à l'appelante 2'500 fr. à titre de dépens de deuxième instance.

E. 5.3.1

Le conseil d'office a droit à une rémunération équitable pour ses opérations et débours dans la procédure d'appel (art. 122 al. 1 let. a CPC). Le juge applique un tarif horaire de 180 fr. pour l'avocat (art. 2 al. 1 RAJ [règlement du 7 décembre 2010 sur l'assistance judiciaire en matière civile ; BLV 211.02.3]). Pour fixer la quotité de l'indemnité, l'autorité cantonale doit tenir compte de la nature et de l'importance de la cause, des difficultés particulières que celle-ci peut présenter en fait et en droit, du temps que l'avocat lui a consacré, de la qualité de son travail, du nombre des conférences, audiences et instances auxquelles il a pris part, du résultat obtenu et de la responsabilité qu'il a assumée (TF 5D_4/2016 du 26 février 2016 consid. 4.3.3 et les réf. citées). En matière civile, le défenseur d'office peut être amené à accomplir dans le cadre du procès des démarches qui ne sont pas déployées devant les

tribunaux, telles que recueillir des déterminations de son client ou de la partie adverse ou encore rechercher une transaction. De telles opérations doivent également être prises en compte (ATF 122 I 1 consid. 3a ; ATF 117 Ia 22 consid. 4c et les réf. citées). Cependant, le temps consacré à la défense du client et les actes effectués ne peuvent être pris en considération sans distinction. Ainsi, le juge peut d'une part revoir le travail allégué par l'avocat, s'il l'estime exagéré en tenant compte des caractéristiques concrètes de l'affaire, et ne pas rétribuer ce qui ne s'inscrit pas raisonnablement dans le cadre de l'accomplissement de la tâche du défenseur ; d'autre part, il peut également refuser d'indemniser le conseil pour des opérations qu'il estime inutiles ou superflues. L'avocat d'office ne saurait être rétribué pour des activités qui ne sont pas nécessaires à la défense des intérêts de l'assisté ou qui consistent en un soutien moral (ATF 109 Ia 107 consid. 3b ; TF 5D_4/2016 précité consid. 4.3.3 ; sur le tout : TF 5D_118/2021 du 15 octobre 2021 consid. 5.1.3). L'avocat doit cependant bénéficier d'une marge d'appréciation suffisante pour déterminer l'importance du travail qu'il doit consacrer à l'affaire (ATF 118 Ia 133 consid. 2d ; ATF 109 Ia 107 consid. 3b).

E. 5.3.2

Me Jean-Luc Maradan, conseil de l'appelante, a indiqué dans sa liste des opérations avoir consacré 16 heures et 35 minutes au dossier. Me Maradan fait valoir 15 heures de travail pour l'étude du dossier, la rédaction du « recours » et la préparation de la demande d'assistance judiciaire les 6, 7 et 8 novembre 2021. Cependant, il fait également valoir 20 minutes supplémentaires pour la rédaction de la requête d'assistance judiciaire et ses annexes dans une opération séparée le 8 novembre 2021. Ces 20 minutes doivent être largement suffisantes pour formuler une demande d'assistance judiciaire en deuxième instance. Par ailleurs, l'appel comporte 19 pages, dont 8 pages sur le rappel des faits, qui est irrecevable (consid. 2.2.2 supra). L'avocat reprend au demeurant l'argumentation déjà invoquée en première instance. Partant, on ne retiendra que 8 heures au total pour les opérations « étude du dossier judiciaire ad recours en appel », « rédaction recours au TC » et « rédaction (correction/complément) + préparation demande AJ » des 6 au 8 novembre 2021. Me Maradan mentionne un montant de 100 fr. à titre de « forfait gestion administrative du dossier ». Or, la gestion administrative du dossier relève du travail du secrétariat, qui ne saurait être indemnisé de manière forfaitaire, ce travail entrant dans les frais généraux d'un avocat, déjà pris en compte dans le tarif horaire de 180 francs. Il s'ensuit que l'indemnité de Me Maradan doit être fixée à 1'725 fr. au tarif horaire de 180 fr., correspondant à 9 heures et 35 minutes de travail, indemnité à laquelle s'ajoutent les débours par 34 fr. 50, équivalant à 2 % du défraiement hors taxe (art. 3bis al. 1 RAJ), et la TVA sur le tout par 135 fr. 50, soit 1'895 fr. au total.

E. 5.3.3

La bénéficiaire de l'assistance judiciaire remboursera l'indemnité à son conseil d'office, provisoirement supportée par l'Etat, dès qu'elle sera en mesure de le faire (art. 123 CPC). Il incombe à la Direction générale des affaires institutionnelles et des communes de fixer le principe et les modalités de ce remboursement (art. 39a CDPJ [Code de droit privé judiciaire vaudois du 12 janvier 2010 ; BLV 211.02]).

E. 7

dans sa réponse du 4 décembre 2019, sans contester valablement l'allégué 2.3 (cf. TF 4A_243/2018 du 17 décembre 2018 consid. 4.3.2, RSPC 2019 p. 239 note Bohnet). Elle a

du reste toujours fait référence à la législation fédérale et à sa réglementation d'exécution concernant l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées dans ses écritures. La question de savoir si l'appelante aurait dû requérir la production de la concession obtenue par l'intimée au sens de l'art. 6 LTV pour démontrer que celle-ci est soumise aux normes précitées, comme cela ressort de l'art. 3 let. e LHand, peut donc rester ouverte, la maxime des débats étant applicable. Partant, la responsabilité extracontractuelle de l'intimée doit s'analyser à l'aune de la LHand et l'OTHand.

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