

S. 63 / Nr. 11 Eisenbahnhaftpflicht (f)

BGE 56 II 63

11. Arrêt de la IIe Section civile du 31 janvier 1930 dans la cause Besson contre Société électrique Vevey-Montreux.

Regeste:

Responsabilité civile des entreprises de chemin de fer. Interprétation de l'art. 11 de la loi fédérale du 28 mars 1905.

En matière de réparation d'un dommage matériel, le principe de la responsabilité causale (dispense de la preuve d'une faute à la charge de l'entreprise) n'est applicable qu'autant que celui sous la garde duquel se trouvait l'objet perdu, détruit ou avarié a été lui-même tué ou blessé. Lorsqu'un accident a eu pour conséquence la destruction d'une automobile, le conducteur qui poursuit la réparation du dommage résultant de la perte de sa voiture doit, s'il n'a pas été blessé, rapporter la preuve de la faute de l'entreprise, lors même qu'auraient été blessées les personnes qui se trouvaient avec lui dans l'automobile.

Résumé des faits:

J. Besson était propriétaire d'une automobile qu'il avait transformée en voiture-ambulance. Le 4 décembre 1926, il conduisait une malade d'Aigle à Genève. Dans l'automobile avaient également pris place une garde et un infirmier. Comme il arrivait à la Tour de Peilz, Besson se trouva soudain devant un tramway. Il ne put éviter

Seite: 64

la collision. Prise de biais, l'automobile fut écrasée contre un arbre. Alors que les trois autres personnes furent plus ou moins grièvement atteintes, Besson s'en tira sans aucune blessure.

Le 12 septembre 1927, il assigna la Société électrique Vevey-Montreux en paiement de 11 242 fr., montant auquel il évaluait le dommage matériel résultant de l'accident, savoir: coût de remplacement de la voiture, perte de gain, salaire de l'infirmier et frais divers, et 3500 fr. à titre de réparation morale en application de l'art. 49 CO.

Par jugement du 9 juillet 1929, la Cour civile du Tribunal cantonal vaudois a alloué au demandeur la somme de 8463 fr. 40.

Les deux parties ayant recouru au Tribunal fédéral, celui-ci a réduit l'indemnité à la somme de 6000 fr. correspondant à la valeur de l'automobile.

Extrait des motifs:

Le Tribunal fédéral ne peut également que se ranger à l'opinion des premiers juges touchant l'interprétation de l'art. 11 de la loi du 28 mars 1905. Ainsi qu'il résulte des termes mêmes de cette disposition et de l'opposition des al. 1 et 2, la responsabilité de l'entreprise, en cas de dommage matériel, est réglée d'une manière différente suivant que la personne même sous la garde de qui se trouvaient les objets avariés, détruits ou perdus a été ou non tuée ou blessée. Tandis que dans le premier cas la responsabilité de l'entreprise est subordonnée aux mêmes conditions que pour la réparation du dommage résultant de la mort ou des lésions corporelles, c'est-à-dire sans qu'il y ait lieu pour le lésé de rapporter la preuve d'une faute de l'entreprise, dans le second cas, au contraire, le lésé n'a droit à une indemnité que s'il y a eu faute de l'entreprise.

Que cette distinction puisse parfois aboutir à des résultats non satisfaisants, cela n'est pas douteux. Il peut effectivement paraître «bizarre», suivant l'expression de

Seite: 65

la Cour, que, lorsqu'un accident, dû à la collision d'une automobile et d'un tramway, a eu pour conséquence, comme en l'espèce, que trois des occupants de l'automobile ont été plus ou moins grièvement blessés, le propriétaire de l'automobile, qui se trouvait également dans la voiture, doit néanmoins rapporter la preuve de la faute de l'entreprise pour obtenir la réparation des dégâts causés à l'automobile pour cette seule raison qu'il n'a pas été lui-même blessé, tandis que la lésion la plus légère, pour peu qu'il en eût été lui-même atteint, suffirait à le mettre au bénéfice du principe de la responsabilité causale. Mais, comme l'observe à juste titre le tribunal cantonal, l'article 11 ne souffre pas une autre interprétation. La distinction qu'il pose était déjà consacrée par l'article 8 de la loi fédérale du 1er juillet 1875, c'est-à-dire à une époque où l'automobile n'existait pas encore, et tient au fait que le législateur n'a vraisemblablement eu en vue que les dommages causés aux objets se trouvant sous la garde des personnes transportées par l'entreprise. S'il était naturel, lorsque le voyageur avait été tué ou blessé, d'étendre à la réparation des dégâts matériels le principe consacré par l'article 1er de la loi pour la réparation de dommages résultant de la mort ou des lésions, il n'en

était plus de même dans le cas où le dommage subi était purement matériel. Il n'y avait plus alors les mêmes raisons de soumettre l'entreprise au régime exceptionnel de l'article 1er .

Le fait que les personnes qui se trouvaient avec le demandeur dans l'automobile ont été blessées n'est donc pas un motif pour s'écarter de la règle posée à l'art. 11 al. 2. La question serait, il est vrai, discutable si, le demandeur n'ayant pas subi de dommage matériel mais ayant été blessé, la présente action avait pour but de faire condamner l'entreprise à la réparation du dommage résultant de la destruction, de l'avarie ou de la perte d'objets appartenant aux autres occupants de la voiture, et l'on pourrait alors se demander si ces objets ne devraient

Seite: 66

pas être considérés comme ayant été sous la garde du demandeur, en tant que conducteur de l'automobile. Mais, en l'espèce, on ne peut évidemment pas dire que l'automobile était sous la garde des personnes qui ont été blessées. Ainsi que l'a jugé la Cour civile, la demande ne saurait donc être admise qu'autant que l'accident devrait être attribué, en partie tout au moins, à une faute de la défenderesse, autrement dit de son employé Monachon