

S. 59 / Nr. 13 Eisenbahnpflicht (f)

BGE 74 II 59

13. Arrêt de la IIe Cour civile du 15 juin 1948 dans la cause Bochud contre Compagnie genevoise des Tramways électriques.

Seite: 59

Regeste:

Art. 1er LRC. Le voyageur qui descend d'un tramway en marche commet, malgré l'obscurcissement, une faute grave.

Art. 1 EHG. Wer als Passagier von einem fahrenden Tram ab steigt, handelt (selbst bei Verdunkelung) grob fahrlässig.

Art. 1 LRC. Il viaggiatore che discende da un tram in marcia commette una colpa grave, anche se vi era l'oscuramento.

A. Le 2 avril 1944, après 23 heures, Dlle Denise Bochud, sommelière dans un café d'Anières, regagnait Genève en tramway. Le receveur ayant annoncé la place des Eaux-Vives, elle se rendit sur la plate-forme antérieure et descendit du véhicule avant qu'il fût arrêté. Elle tomba et subit de graves lésions.

B. Par exploit du 30 novembre 1944, elle a assigné la Compagnie genevoise des Tramways électriques (ci-après: la Compagnie) en paiement de dommages-intérêts, soutenant que, trompée par l'obscurcissement et l'annonce de la station, elle avait cru le tram arrêté. Le Tribunal de première instance du canton de Genève l'a déboutée le 4 décembre 1946. Il a estimé que l'accident était dû exclusivement à la faute de la demanderesse. La Cour de justice civile a confirmé ce jugement le 27 février 1948.

C. Dlle Bochud recourt en réforme. Elle demande au Tribunal fédéral de condamner la défenderesse à lui payer une indemnité de 90.698 fr. 25 ou, subsidiairement,

Seite: 60

de renvoyer la cause à la juridiction genevoise pour qu'elle détermine le dommage.

D. La Compagnie a conclu au rejet du recours.

Considérant en droit:

1. Le voyageur qui saute d'un tramway ou d'un train en marche ne contrevient pas seulement à des prescriptions formelles; il commet en outre une grave imprudence, qui, en vertu de l'art. 1er al. 1 LRC, exclut la responsabilité de l'entreprise, à moins que des circonstances imputables à cette dernière n'aient concouru à l'accident (RO 69 II 333; 60 II 147 consid. 2; 53 II 503). Il ne suffit pas, au moment de descendre, d'avoir l'impression que le train est immobile; il faut s'assurer qu'il l'est effectivement (RO 69 II 333). Enfin, le risque créé par des mesures de guerre telles que l'obscurcissement ne saurait être mis unilatéralement à la charge des entreprises de chemins de fer en tant que danger inhérent à l'exploitation, car il impose aux usagers le devoir corrélatif de redoubler de vigilance (arrêt du 1er mars 1945 dans la cause Tschirky c. Bodensee-Toggenburgbahn A.-G., p. 5). Le Tribunal fédéral ne voit aucune raison de s'écarter de ces principes.

2. Il est constant que le tramway roulait encore quand la recourante en est sortie, quelques mètres avant la halte, en sautant de la plate-forme antérieure, ce qui est particulièrement périlleux. Sans doute l'accident est-il survenu un soir d'obscurcissement; et on doit reconnaître qu'il était alors parfois très difficile de percevoir le mouvement d'un tramway. Mais cela ne dispense pas la recourante. Non point, en vérité, parce que cette circonstance, étrangère à la Compagnie, ne pourrait être assimilée à un risque spécifique (RO 60 II 375). La Cour de céans ne partage pas sur ce point l'opinion des premiers juges. Le danger inhérent à l'entreprise réside non, certes, dans l'obscurcissement en soi, mais dans le fait que,

Seite: 61

quand l'éclairage est supprimé ou fortement réduit, l'exploitation est plus dangereuse que d'habitude. Toutefois, la prudence requise des voyageurs augmente en proportion du danger. Si, en dépit de l'obscurité, ils ne multiplient pas les précautions, leur faute est d'autant plus grave (arrêt Tschirky, déjà cité). La recourante a méconnu cette règle.

Un voyageur lui a dit, au moment où elle s'apprêtait à descendre, que le tram n'était pas arrêté. La décision attaquée ne précise pas si cet avertissement lui a été donné à temps ni si elle l'a entendu. Il relève seulement qu'elle n'en a «pas tenu compte». Cela signifie-t-il qu'elle l'avait compris? La question peut demeurer ouverte, car, même dans la négative, il reste que l'autre voyageur avait

remarqué que le véhicule continuait d'avancer et que ce mouvement n'aurait pas échappé à Dlle Bochud si elle avait usé de l'attention commandée par les circonstances. Cette conclusion s'impose d'autant plus que l'obscurité n'était pas totale. Selon les constatations souveraines de l'arrêt attaqué (art. 63 al. 2 OJ), la voiture était entourée d'une zone relativement lumineuse, l'intimée n'observant pas rigoureusement les prescriptions.

3. Certes, le receveur a annoncé la halte des Eaux-Vives sans attendre que le tram fût arrêté. Mais cela n'autorisait pas la recourante à en déduire que la voiture était immobile. Chacun sait qu'il est usuel d'annoncer les stations d'avance, pour permettre aux voyageurs qui vont descendre de se préparer, grâce à quoi les arrêts sont limités au minimum et les transports accélérés. Aussi n'y a-t-il aucun rapport de causalité entre cette annonce anticipée et l'accident.

4.- Celui-ci provenant uniquement d'une faute grave de la victime, la Compagnie est libérée de la responsabilité causale instituée par l'art. 1er LRC. Au vrai, il n'est pas certain que la demanderesse ait eu conscience de sauter d'un véhicule en marche. Dans cette hypothèse, sa faute serait encore plus lourde. Les juridictions genevoises ont

Seite: 62

constaté, en effet, qu'elle est descendue à contre-sens. Or ce mode de faire accroît notablement les risques de chute.

Par ces motifs, le Tribunal fédéral

Rejette le recours et confirme l'arrêt attaqué