

S. 68 / Nr. 11 Eisenbahnhaftpflicht (f)

BGE 75 II 68

11. Arrêt de la I^{le} Cour civile du 17 février 1948 dans la cause Pavid contre Chemin de fer fédéraux.

Seite: 68

Regeste:

Responsabilité civile des entreprises de chemin de fer.

Accident provoqué par un contact avec le fil conducteur du courant électrique utilisé pour IN traction. C'est la loi du 28 mars 1905 sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer de bateaux à vapeur et des postes qui est applicable et non pas celle du 24 juin 1902 concernant les installations électriques à faible et fort courant (confirmation de la jurisprudence).

Faute de la victime, excluant toute responsabilité de l'entreprise.

Eisenbahnhaftpflicht.

Unfall durch Berührung mit dem Draht der elektrischen Fahrleitung.

Die Haftpflicht ist nach dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom 28. März 1905, nicht nach dem Elektrizitätsgesetz vom 24. Juni 1902 zu beurteilen (Bestätigung der Rechtsprechung).

Verschulden des Verletzten, das jede Haftung der Eisenbahnunternehmung ausschliesst.

Responsabilità civile delle ferrovie.

Infortunio provocato da un contatto col filo conduttore della corrente elettrica utilizzato per la trazione.

È applicabile la legge 28 marzo 1905 sulla responsabilità civile delle imprese di strade ferrate e di piroscafi e delle poste e non la legge 24 giugno 1902 concernente gli impianti elettrici a corrente forte e a corrente debole (conferma della giurisprudenza).

Colpa della vittima che esclude ogni responsabilità dell'impresa.

A. Le dimanche 26 mars 1944, Charles Pavid, alors âgé de quinze ans, a été victime d'un accident dans les circonstances suivantes: En compagnie d'un de ses camarades il s'était engagé sur l'ancienne route d'Yverdon à Lausanne. Bien qu'accessible au public, cette route n'est cependant plus utilisée pour le trafic. Elle est en effet coupée, à cent mètres environ de l'ancien Hôtel des Bains, par la ligne de chemin de fer d'Yverdon à Lausanne. A cet endroit la route vient buter contre la partie supérieure du petit talus qui longe la voie ferrée. Celle-ci est

Seite: 69

séparée de la route par une clôture composée de trois fils de fer d'un fort diamètre soutenus par de solides pieux en béton. Cette clôture qui se prolonge sur une longue distance de chaque côté de la route marque la limite du domaine des CFF. Lorsque Pavid accompagné de son camarade arriva à cet endroit, il aperçut deux perches de mise à terre qui se trouvaient le long de la banquette de la voie. Après avoir franchi la clôture de fil de fer et traversé la voie, il saisit l'une des perches et, monté sur le bord de la voie, la dressa et en approcha l'extrémité du fil de contact. Il se produisit alors un amorçage d'arc qui précipita Pavid sur le ballast en lui causant de fortes brûlures au bras droit et au pied gauche. En tombant il s'était en outre blessé à la tête. Les brûlures nécessitèrent l'amputation de l'avant-bras droit (à l'union environ du tiers moyen et du tiers proximal) ainsi que de la jambe gauche (au milieu environ).

Les perches de mise à terre sont des instruments destinés à établir une liaison entre la ligne de contact et le rail. Leur pose a pour but de garantir les ouvriers chargés de reviser ou de réparer les installations électriques contre les dangers d'électrocution. Si, par hasard, le courant n'a pas été interrompu sur le secteur où se fait le travail, la mise à la terre provoque un court-circuit capable d'entraîner certaines perturbations sur le réseau mais sans danger pour l'employé. Si, au contraire, la ligne a été coupée, la perche a pour effet de faire s'écouler à la terre les charges statiques et les tensions induites dont le fil peut alors être le siège. Les perches de mise à terre se composent d'une pièce de bois de cinq à six mètres de long dont l'une des extrémités se termine par un crochet qui sert à la suspendre au fil de contact. De ce crochet part un fil de cuivre qui, après avoir longé la perche sur une certaine distance, s'en sépare au-dessus d'un isolateur pour aboutir à une pince qu'on fixe au rail. Leur emploi ne présente aucun danger pour peu qu'on les manipule correctement, c'est-à-dire en ne

Seite: 70

soulevant la perche pour l'accrocher au fil de contact qu'après avoir fixé fortement la pince au rail. Le jeune Pavid n'avait pas pris cette précaution.

Les deux perches qui se trouvaient le long de la voie le jour de l'accident avaient été utilisées la

semaine précédente par des employés des CFF qui avaient procédé à des travaux d'entretien. Le vendredi 24 mars ils étaient retournés à la gare d'Yverdon sur leur draine pour permettre le passage d'un train, en laissant les perches au bord de la banquette. Une course spéciale ayant été annoncée, ils n'avaient pu revenir le jour même pour terminer leur travail et le samedi matin des travaux urgents les avaient appelés ailleurs, « sans quoi, dit le jugement attaqué, ils auraient continué le travail de la veille et auraient employé à cet effet les perches de mise à la terre ».

B. Dénoncé pour entrave aux communications publiques, Charles Pavid a été mis au bénéfice d'un non-lieu par ordonnance du Président de la Chambre pénale des mineurs.

C. Par demande du 26 mars 1945, Charles Pavid, représenté par sa mère, a ouvert action contre les CFF en concluant en définitive à ce que ceux-ci fussent condamnés à lui payer: la somme de 6858 fr. 50, avec intérêt à 5 % dès l'ouverture de l'action, à titre de frais médicaux et de prothèse et 50000 fr. à titre d'indemnité pour incapacité de travail permanente, les droits du demandeur étant d'ailleurs réservés pour le surplus du dommage. Subsidièrement, Charles Pavid a conclu à ce que les CFF fussent condamnés à lui faire régulier paiement d'une rente mensuelle à fixer par le Tribunal mais dont la valeur capitalisée ne sera pas inférieure à 50 000 fr.

Les CFF ont conclu au déboutement du demandeur.

Par jugement du 11 mars 1948 communiqué aux parties le 2 septembre suivant, la Cour civile du Tribunal cantonal vaudois a rejeté les conclusions du demandeur et condamné ce dernier aux frais et dépens.

Seite: 71

D. Charles Pavid a recouru en réforme en reprenant ses conclusions, la somme réclamée pour frais médicaux et de prothèse étant toutefois portée à 8507 fr. 50.

Les CFF ont conclu au rejet du recours et à la confirmation du jugement attaqué.

Considérant en droit:

1. La Cour civile a jugé que la cause appelait l'application de la loi du 28 mars 1905 sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer, de bateaux à vapeur et des postes (LRC) et non pas celle du 24 juin 1902 concernant les installations électriques à faible et à fort courant. Cette décision doit être confirmée. Elle est du reste conforme à la jurisprudence du Tribunal fédéral (RO 66 II 200). Il est vrai que celle-ci a été critiquée, mais à tort. Contrairement à ce qu'on a soutenu, le risque inhérent à l'exploitation d'un chemin de fer n'est pas seulement celui qui résulte du déplacement rapide de masses plus ou moins considérables au moyen d'une force appropriée (cf. OETINGER, Schweizerisches Haftpflichtrecht II p. 685 et suiv. et note No 136); c'est également celui provenant de la force utilisée pour la traction (RO 37 II 232 consid. 4). Aussi bien, comme on l'a déjà dit, la force électrique qui sert à la traction constitue-t-elle une partie intégrante de l'équipement du chemin de fer et le risque qu'elle crée subsiste-t-il même dans l'intervalle qui sépare le passage des trains (RO 66 II 200).

2. C'est avec raison également que la Cour civile a refusé d'admettre que l'accident était dû à une faute des CFF. On ne saurait en effet reprocher aux défendeurs de n'avoir pas placé d'écriteau interdisant au public de traverser la voie ferrée à l'endroit où celle-ci coupe l'ancienne route d'Yverdon à Lausanne, puisque la voie est clôturée non seulement sur la largeur de la route mais sur une grande distance de part et d'autre de celle-ci. Et s'il est -vrai que cette clôture pouvait être franchie sans grandes difficultés, elle n'en marquait pas moins

Seite: 2

nettement, comme le dit le jugement attaqué, la limite du domaine du chemin de fer et suffisait donc pour indiquer qu'il était interdit de traverser la voie. C'est avec raison, d'autre part, que la Cour civile s'est refusée à considérer comme une faute engageant la responsabilité des défendeurs le fait par ses employés d'avoir laissé les perches de mise à terre déposées le long de la voie du vendredi 24 mars au dimanche suivant. Il est établi en effet que ces employés auraient dû normalement reprendre le lendemain et qu'ils en avaient été empêchés par un autre travail qui les avait appelés d'urgence ailleurs. Au surplus, pour qu'on pût imputer à faute aux CFF le fait par des employés d'avoir laissé les perches sur le lieu de l'accident, il faudrait de toute façon qu'il y eût eu entre ce fait et l'accident un rapport de causalité adéquate, autrement dit que les CFF eussent pu prévoir que quelqu'un serait assez téméraire pour pénétrer sur les voies et essayer de se servir des perches. Or cela n'était guère prévisible, même de la part d'un jeune garçon de quinze ans, car à cet âge-là on connaît déjà les dangers que présentent les installations électriques et plus particulièrement les fils de contact. Le demandeur avait allégué, il est vrai, que des employés des CFF lui avaient expliqué comment on utilisait les perches de mise à terre. Mais cette allégation n'a pas été prouvée, pas plus qu'il n'a été prouvé qu'on ait toléré sa présence à la gare d'Yverdon dans des endroits interdits au public.

3. Le fait qu'aucune faute ne peut être relevée à la charge des défendeurs ne suffit pas cependant à justifier le rejet de la demande. Aux termes de l'art. 1er LRC, 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 et des travaux accessoires impliquant les dangers inhérents à celle-ci, à moins de prouver que l'accident est dû à la force majeure, à la faute de tiers ou à celle de la victime. Le recourant ne conteste pas avoir commis une faute en

Seite: 73

manipulant sans droit la perche à terre. Il prétend toutefois que cette faute ne serait pas telle qu'elle exclurait la responsabilité des défendeurs, étant donnés son âge et son développement intellectuel un peu retardé.

Suivant la jurisprudence, la faute de la victime n'exclut la responsabilité de l'entreprise de chemin de fer que lorsqu'elle constitue sinon la cause exclusive du dommage du moins sa cause prépondérante, à tel point qu'en comparaison d'elle la cause due au risque inhérent à l'exploitation ne peut entrer en ligne de compte (RO 63 II 119). Et il en est ainsi lorsque l'attitude critiquable était tellement imprévisible, d'après l'expérience de la vie, que l'entreprise de chemin de fer n'avait pas à envisager cette éventualité (RO 68 II 260 et les arrêts cités). Or tel est incontestablement le cas en l'espèce. Les CFF ne pouvaient en effet prévoir que quelqu'un s'agit-il même d'un enfant, apercevant une perche de mise à terre le long de la voie serait assez téméraire, comme on l'a déjà dit, pour essayer de l'accrocher au fil de contact, et il faut donc bien convenir que l'accident est dû uniquement au fait du demandeur. Certes la loi exige-t-elle que l'acte reproché à la victime non seulement soit condamnable en soi mais puisse être imputé à faute à son auteur, ce qui suppose un être capable de discernement. Mais cette condition est incontestablement réalisée en l'espèce. Aux termes de l'art. 16 CC est capable de discernement quiconque n'est pas dépourvu de la faculté d'agir raisonnablement à cause de son jeune âge ou n'en est pas privé par suite de maladie mentale, de faiblesse d'esprit, d'ivresse ou d'autres causes semblables. Or, d'après les constatations du jugement, le demandeur n'était pas incapable de discernement. Si les premiers juges le déclarent un peu retardé au point de vue scolaire, ils admettent cependant, avec l'expert, qu'il n'était nullement dépourvu d'intelligence et qu'à l'époque de l'accident il connaissait les dangers du courant électrique et le risque qu'il y avait à entrer en contact avec une ligne sous

Seite: 74

tension. Le demandeur savait également, dit le jugement, qu'il était interdit de pénétrer sur le domaine privé du chemin de fer et n'ignorait pas qu'il commettait une faute en utilisant la perche de mise à terre. On peut donc admettre avec les premiers juges qu'il était doué d'une capacité de discernement suffisante pour qu'on puisse lui reprocher les fautes relevées contre lui. Aurait-il réellement cru que le maniement des perches de mise à terre ne présentait pas de danger, ainsi qu'il en a donné l'impression à l'expert, que cette erreur ne diminuerait en rien sa faute, car il était en âge de savoir qu'il est de toute façon interdit de toucher aux fils électriques servant à la traction des trains.

C'est à tort enfin que le demandeur reproche à la Cour cantonale de s'être montrée trop sévère dans l'appréciation de sa faute. Du moment que, comme on l'a dit ci-dessus, le comportement du demandeur doit être tenu pour la seule cause du dommage et qu'il se justifie de l'imputer à faute à son auteur, la question de la gravité de la faute ne présente aucun intérêt. Qu'on la juge plus ou moins sévèrement, cette faute, exclusive de toute autre cause adéquate du dommage, suffit à exonérer les défendeurs de toute responsabilité.

4. La demande devant être rejetée pour les motifs qui précèdent, il n'est pas nécessaire de se demander si elle devrait l'être également en vertu de l'art. 6 LRC pour la raison que le demandeur « se serait mis en contact avec le chemin de fer » en commettant le délit prévu par l'art. 239 CP.

Par ces motifs le Tribunal fédéral prononce:

Le recours est rejeté et le jugement attaqué est confirm