

moraux du mariage, surtout quand il s'agit de maladie, même grave, de l'un des conjoints. Le législateur n'a fait, dans ce domaine, d'exception qu'en ce qui concerne l'aliénation mentale, mais à la condition qu'elle dure depuis un certain temps, (trois ans), et il est indifférent, au point de vue de l'application de la prédite disposition de la loi, que la maladie ait ou non été déclarée incurable dès le commencement de ce délai, ou plus tard seulement. L'exigence de l'incurabilité déclarée au début du délai ne pourrait en effet profiter, en aucune façon au demandeur, puisque celui-ci n'en obtiendrait pas son divorce plus tôt pour cela. Ce qui est seul décisif et suffisant, à cet égard, c'est que la maladie soit déclarée incurable après qu'elle a duré trois ans.

5. — S'il y a lieu, ensuite de ce qui précède, de confirmer l'arrêt dont est recours, il échet toutefois de faire une réserve en ce qui concerne son dispositif n° 3. Ce prononcé de la Cour cantonale, qui avait trait à l'entretien de la dame Fama, est devenu sans objet ensuite de la transaction intervenue entre parties.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

Le recours est rejeté comme non fondé, et le jugement rendu entre parties par le Tribunal cantonal du Valais, le 9 juillet / 25 août 1908, est maintenu tant au fond que sur les dépens.

En conséquence le mariage contracté le 25 février 1886 par devant l'officier de l'état-civil du 10^e Arrondissement de Paris entre Adolphe-Sigismond-Dionigi Fama, né à Saxon le 3 avril 1850, et Miriame-Gabrielle-Lia Dreyfuss, née à Paris le 10 décembre 1864, est dissous par le divorce, en application de l'art. 46 lettre e de la loi fédérale sur l'état-civil et le mariage.

II. Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmen und der Post. Responsabilité des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et des postes.

3. Arrêt du 21 janvier 1909 dans la cause
Compagnie genevoise des Tramways électriques, S.-A., déf. et rec.
contre Faizan, dem. et int.

Loi du 28 mars 1905: Art. 1 al. 1; Art. 5. Une faute de la victime en concurrence avec le danger spécial inhérent à l'exploitation du chemin de fer (tramway), comme cause de l'accident, n'exclut pas la responsabilité de l'entreprise; elle a comme seul effet de réduire le montant de l'indemnité.

A. — Le dimanche 16 juin 1907, la voiture n° 102 de la Compagnie genevoise des tramways électriques, qui, suivie de la remorque n° 309, faisait le service du Quai de la Poste de Genève à Saint-Julien, parvenait à 8 h. 25 m. du soir dans la rue Jacques Dalphin, à Carouge, à la hauteur des deux rues transversales du Pont Neuf et des Promenades, lorsque Marie-François-Edouard Faizan, né le 30 novembre 1834, âgé alors par conséquent de 72½ ans, ouvrier faiseur de limes, domicilié à Genève, lequel se disposait à traverser la voie, fut atteint par la voiture motrice qui le renversa et le traîna sur un espace de quatre ou cinq mètres en lui passant sur le corps, lui broyant les deux jambes, lui fracturant le thorax et lui occasionnant un certain nombre d'autres plaies ou contusions moins graves. Transporté dans une maison voisine, Faizan y succomba environ un quart d'heure après, en sorte que le premier médecin qui put accourir, sur réquisition de la police, ne put que constater le décès.

B. — C'est en raison de cet accident que, par exploit du 4 septembre 1907, la veuve de la victime, dame Marie-Cathe-

rine née Heiny, âgée alors de 61 $\frac{1}{2}$ ans (née le 1^{er} avril 1846), a introduit contre la Compagnie genevoise des tramways électriques devant les tribunaux genevois une action dans laquelle elle conclut, en définitive et en substance:

principalement, à ce que la défenderesse fût condamnée à lui payer à titre de dommages-intérêts, pour la perte de son soutien, la somme de 8000 fr., et, pour frais funéraires, la somme de 150 fr.;

subsidièrement, à ce que la responsabilité de l'accident fût reconnue incomber pour un quart à la victime elle-même, et pour les trois quarts à la défenderesse, et à ce que l'indemnité à payer par cette dernière à la demanderesse pour la perte de son soutien fût en conséquence réduite aux trois quarts de celle faisant l'objet de la conclusion principale ci-dessus, soit à la somme de 6000 fr., — l'indemnité pour frais funéraires devant demeurer fixée à la somme de 150 fr.;

le tout sous suite de tous dépens.

La demanderesse invoquait d'abord, en droit, à l'appui de cette action, tant les dispositions du CO (art. 50 et suivants) que celles de la loi fédérale du 28 mars 1905 sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et des postes. Dans la suite cependant, elle abandonna — avec raison — le point de vue auquel elle s'était d'abord placée pour invoquer les dispositions du CO concurremment avec celles ou subsidiairement à celles de la loi fédérale précitée.

C. — En réponse, la défenderesse conclut au rejet de la demande comme mal fondée, en contestant jusqu'au principe de sa responsabilité.

D. — Par jugement du 25 mai 1908, le Tribunal de 1^{re} instance de Genève a déclaré la demande fondée jusqu'à concurrence de la somme de 1464 fr. 75 et condamné la défenderesse à tous les frais et dépens du procès.

E. — La Compagnie genevoise des tramways électriques interjeta appel de ce jugement, en concluant, principalement, comme en 1^{re} instance, au rejet pur et simple de la demande, et, subsidiairement, à réduction équitable de l'indemnité

allouée à la demanderesse, — en outre, à la mise à la charge de cette dernière des dépens ou, subsidiairement, à compensation de ceux-ci.

Dame Faizan a, par voie d'appel-incident, conclu à ce que l'indemnité à elle allouée, de 1464 fr. 75, fût portée à la somme de 4182 fr., et, en outre, à ce que la défenderesse fût condamnée à lui rembourser les frais d'inhumation de son mari, par 150 fr., sous suite de tous dépens.

F. — Par arrêt du 7, communiqué aux parties le 10 novembre 1908, la Cour de justice civile de Genève a, au fond, confirmé purement et simplement le jugement de 1^{re} instance, débouté les parties de toutes conclusions contraires, et condamné la Compagnie aux dépens d'appel.

G. — C'est contre cet arrêt que, par acte du 30 novembre 1908, soit en temps utile, la Compagnie genevoise des tramways électriques a déclaré recourir en réforme auprès du Tribunal fédéral, en reprenant, en substance, ses conclusions d'appel.

H. — Dans les plaidoiries de ce jour, le représentant de la recourante a repris et développé ces conclusions.

Le représentant de l'intimée a, au contraire, conclu au rejet du recours comme mal fondé.

Statuant sur ces faits et considérant en droit:

1. — L'instance cantonale est partie, dans son arrêt dont recours, de cette idée que la loi du 28 mars 1905, en son article 1^{er}, déclare toute entreprise de chemin de fer responsable, en principe, de tout accident survenu au cours de la construction ou de l'exploitation de la ligne ou au cours des travaux accessoires qui impliquent les dangers inhérents à l'exploitation, lorsque cet accident a entraîné mort d'homme ou lésions corporelles, à moins que — abstraction faite du cas de force majeure comme aussi du cas où l'on se trouve en présence de la faute de tiers — l'entreprise ne parvienne à établir que l'accident ait eu pour cause un délit ou un acte de mauvaise foi de la part de la victime, au sens de l'art. 6 de la loi, ou, de la part toujours de la victime, la violation consciente de prescriptions de police, art. 7 de la loi, aux-

quels cas l'entreprise serait exonérée de toute responsabilité, ou, enfin, de la part également de la victime, une simple faute, auquel cas, de cette faute, il ne résulterait pour le juge que la faculté de réduire l'indemnité à allouer à la victime ou à ses ayants droit. Il est sans intérêt de relever ici ce que ce système de l'instance cantonale a d'erroné en ce qui concerne l'art. 7 de la loi. Mais l'on doit, en revanche, faire remarquer qu'il aboutit à une application incontestablement fautive des art. 1 et 5 de la loi. Il est, en effet, des cas dans lesquels la simple faute de la victime exclut, tout comme le ferait un délit ou un acte de mauvaise foi au sens de l'art. 6, toute responsabilité quelconque de la part de l'entreprise; ce sont ceux dans lesquels cette simple faute doit être considérée comme la *cause unique* de l'accident et dans lesquels l'on se trouve, par conséquent, en présence de l'exception prévue à l'art. 1^{er}, al. 1, in fine. Les cas, au contraire, dans lesquels la faute de la victime n'agit que comme une cause de réduction possible de l'indemnité à teneur de l'art. 5, sont ceux dans lesquels cette faute n'apparaît que comme *l'une* des causes de l'accident. Pour repousser les conclusions de la recourante tendant au rejet complet de la demande, il ne suffit donc pas de dire que la faute de la victime — si l'on doit admettre l'existence d'une telle faute — ne se caractérise ni comme un délit ni comme un acte de mauvaise foi ni, enfin, comme une violation consciente de prescriptions de police; il faut bien plutôt rechercher, pour statuer sur ce point, si cette faute est, oui ou non, la *seule* cause de l'accident.

D'autre part, la recourante se trouve, elle aussi, dans l'erreur lorsqu'elle interprète la loi en ce sens qu'il lui suffirait d'établir une faute quelconque à la charge de la victime et, par contre, l'absence de toute faute à sa charge, à elle, ou à celle de ses gens, pour échapper à toute responsabilité. Ainsi que le Tribunal fédéral l'a reconnu déjà dans ses arrêts RO 33 II n° 3 consid. 6 p. 21 et sv. et n° 75 consid. 4 et 5 p. 500 et sv., aux développements desquels l'on peut ici se référer, la responsabilité d'une entreprise de chemin de fer

se trouve engagée en vertu de la nouvelle loi, en ce qui concerne les accidents prévus à l'art. 1^{er}, alors même que, dans les causes de l'accident, se rencontre une faute de la victime sans, d'autre part, aucune faute de l'entreprise, si néanmoins cette faute de la victime ne se trouve pas être la *seule* cause de l'accident et que ce dernier ait eu, au contraire, comme cause concomitante, le danger spécial inhérent à toute exploitation de chemin de fer ou de tramway.

2. — La première question qui se pose ici est donc celle de savoir si, comme l'a articulé la recourante, l'accident du 16 juin 1907 est dû, en particulier, à la faute de la victime elle-même — après quoi, dans l'affirmative sur ce premier point, il y aura lieu de rechercher si, à côté de cette cause-là, l'accident n'en a pas eu quelque autre dont la recourante ait à répondre cependant, en vertu de l'art. 5 de la loi.

Suivant les constatations de faits de l'instance cantonale, nullement contraires aux pièces du dossier, et de nature, par conséquent, à lier le Tribunal fédéral (art. 81 OJF), le sieur Faizan, trop sourd pour rien entendre du bruit du tramway ni des signaux d'avertissement que donnait le wattmann, s'est engagé sur la voie, pour la traverser, tête baissée, sans regarder, ni à droite ni à gauche, si quelque voiture n'arrivait pas précisément à ce moment. Il est certain que, dans ce fait, il faut, avec l'instance cantonale, apercevoir une faute à la charge de Faizan qui — en raison surtout de sa surdité et aussi de son âge qui devait lui alourdir la marche et lui rendre plus difficile la fuite ou la retraite devant le danger — ne pouvait, sans grave imprudence, négliger d'observer si la voie était bien libre avant de s'y engager.

3. — Cependant la faute de Faizan, si grave qu'elle soit, n'est pas la seule cause à laquelle l'accident soit dû. Il est, au contraire, incontestable que ce dernier a eu pour cause concomitante — abstraction faite encore, pour l'instant, de toute faute qui pourrait être reprochée à la recourante ou à ses gens — le danger spécial inhérent à l'exploitation de toute ligne de tramway électrique sur route comme celle de Genève à Saint-Julien sur le parcours de laquelle il s'est produit. La

circulation des piétons, et notamment des personnes âgées ou atteintes de quelque infirmité comme l'était le sieur Faizan, est, en effet, rendue beaucoup plus dangereuse par le fait que la voie du tramway emprunte le tablier même de la route et que les voitures électriques y filent à une vitesse dont les piétons, même lorsqu'elle n'est pas exagérée, peuvent avoir parfois quelque peine à se rendre exactement compte, ce qui fait qu'une fois ou l'autre telle distance peut-être franchie par une voiture de tramway plus rapidement que ne l'avait pu supposer telle personne qui se disposait à traverser la voie et à laquelle pareille erreur de calcul peut même coûter la vie. Cette aggravation du danger de la circulation des piétons sur la route est inhérente à l'exploitation même du chemin de fer routier ou du tramway, de telle sorte que, lorsqu'un accident est tout à la fois le résultat de la faute de la victime elle-même et la manifestation de l'aggravation du danger de la circulation par le fait de l'entreprise de chemin de fer ou de tramway, celle-ci ne peut se soustraire à toute responsabilité du chef de cet accident en invoquant la faute de la victime. L'art. 5 de la loi ne permet au juge, dans un cas semblable, que de *réduire* éventuellement, dans telle mesure équitable, l'indemnité à allouer à la victime ou à ses ayants droit.

4. — En dehors même de cette cause de responsabilité de la recourante, il en existe une seconde, en l'espèce. En effet, contrairement aux dires de la recourante, l'intimée a bien reproché à cette dernière d'avoir, elle, de son côté, ou ses gens, commis une faute sans laquelle l'accident ne se serait pas produit. L'intimée faisait grief au wattman de la voiture n° 102, Célestin Besson, de n'avoir donné de signaux que tardivement, alors que la collision avait eu lieu déjà ou que du moins elle était devenue inévitable, et, en seconde ligne, d'avoir marché, lors de l'accident, à une allure beaucoup trop vive. L'instance cantonale a admis que, sur le premier point, la demanderesse n'avait pu rapporter la preuve de ses allégués. Elle a, en revanche, sur le second point, et au regard des témoignages recueillis en procédure, considéré comme

fondé le reproche formulé par l'intimée à l'adresse de la Compagnie, en d'autres termes, elle a tenu pour établi le fait que la voiture n° 102 qui a renversé et broyé Faizan, marchait à une allure trop rapide, qu'en particulier, et bien que le wattman Besson eût pu faire les signaux destinés à attirer l'attention de Faizan « bien avant le choc », la voiture n° 102 n'a pu, avec sa remorque, être arrêtée « qui bien au delà de l'endroit où Faizan fut atteint ». Ces constatations de faits ne sont pas en contradiction avec les pièces du dossier; elles peuvent, au contraire, s'appuyer sur les témoignages des sieurs Fournier, Schaedeli, Dumas, Dubelly, Clavel et Hofmann, ainsi que sur celui de dame Ruffy; elles ne sauraient donc être infirmées par le Tribunal fédéral (art. 81 OJF précité).

D'autre part, l'instance cantonale ne s'est nullement livrée, à l'égard de ces faits, à une appréciation juridique erronée, en retenant, dans les circonstances de la cause, la rapidité de l'allure avec laquelle filait la voiture n° 102 au moment de l'accident, comme une faute à la charge de la Compagnie ou de son employé, le wattman Besson. En effet, suivant la déposition faite devant le juge d'instruction et confirmée devant le Tribunal de 1^{re} instance par le sieur Chatenoud, celui-ci, qui, le dimanche 16 juin 1907, se trouvait sur la voiture n° 102 en qualité de conducteur, était à l'arrière de la voiture au moment où le wattman Besson, se rendant compte de l'inutilité des signaux qu'il avait donnés jusque-là, se mit à crier; Chatenoud courut d'une extrémité à l'autre de la voiture; parvenu sur la plateforme d'avant, il aperçut le sieur Faizan, devant lui, à une distance qu'il indique comme ayant pu être de 10 à 15 mètres. D'autre part, et bien que Besson dise avoir immédiatement fait usage tant du frein électrique que du frein à main, Faizan fut — suivant le rapport du brigadier de gendarmerie Renevey, rédigé le même jour — entraîné sur un parcours de 4 ou 5 mètres. Ce qui est, en tout cas, certain, c'est que Faizan passa sous la voiture n° 102, tant sous la première que sous la seconde roue de gauche, et ne fut relevé qu'entre la dite voiture et la remorque n° 309.

Il apparaît bien ainsi que la voiture conduite par le wattman Besson marchait, au moment où elle allait arriver dans la rue Jacques-Dalphin à la hauteur de la rue du Pont Neuf, à une vitesse en tout cas exagérée, puisque, malgré l'usage des deux freins, elle n'a pu être arrêtée qu'à quelque vingt mètres de l'endroit où, se rendant compte du danger que courait Faizan, le wattman s'était mis à crier pour tenter d'éviter encore l'accident. Cet excès de vitesse constitue sans doute possible une faute à la charge de la recourante.

5. — Dans ces conditions, c'est à bon droit que l'instance cantonale, faisant application de l'art. 5 de la loi sur la matière, a jugé que la responsabilité de l'accident du 16 juin 1907 devait incomber pour un tiers à la victime elle-même, et pour les deux tiers à la recourante.

6. — Quant à la quotité du dommage que la mort de son mari a causé à l'intimée et dont cette dernière est en droit de demander la réparation jusqu'à concurrence des deux tiers à la recourante, l'instance cantonale constate, en fait, que Faizan gagnait encore, au moment de sa mort, de 2 fr. 50 à 3 fr. par jour, ou, par année, une somme de 750 fr., dont il consacrait la moitié à l'entretien de sa femme. Il n'y a pour le Tribunal fédéral aucune raison d'infirmar ces constatations-là. En particulier, il n'apparaît pas que le chiffre du salaire annuel de Faizan retenu par l'instance cantonale aurait encore diminué durant les 7 ans ou les 7¹/₂ ans pendant lesquels Faizan aurait vraisemblablement encore vécu (suivant la table I de SOLDAN) s'il n'avait pas été victime de l'accident à la base de ce procès. Il semble, en effet, résulter de la déposition des témoins entendus dans ce litige que c'était précisément en raison de son âge et sans doute aussi de services passés que Faizan continuait à être occupé dans la fabrique où il travaillait, et à toucher un salaire de 2 fr. 50 à 3 fr. par jour, ou, en moyenne, et en tenant compte du chômage, de 750 fr. par an. Il est donc à présumer que cette situation pour Faizan n'aurait pas pris fin avant sa mort même si celle-ci n'était normalement survenue que sept ou huit ans plus tard.

Quant au fait que ce salaire de 750 fr. ne permettait peut-

être pas à Faizan de subvenir à son entretien et à celui de sa femme, la demanderesse, sans l'aide de quelques secours que lui accordait l'Hospice général, il n'est pas de nature à infirmer la constatation de fait de l'instance cantonale suivant laquelle Faizan consacrait à l'entretien de sa femme la moitié de son gain.

Par la perte de son soutien, la demanderesse éprouve donc un préjudice de 375 fr. par an, qui, capitalisé suivant la table III de SOLDAN, en prenant pour base l'âge de la victime à la date de l'accident (puisque Faizan, plus âgé que sa femme, n'avait plus devant lui une durée probable de vie aussi longue que cette dernière), représente une somme de 2197 fr. 15. La Compagnie étant reconnue encourir les deux tiers de la responsabilité de l'accident doit, conséquemment, être tenue à la réparation de ce préjudice jusqu'à concurrence des deux tiers aussi, soit jusqu'à concurrence de la somme fixée par l'instance cantonale de 1464 fr. 75.

Le recours de la Compagnie genevoise des tramways électriques doit, par conséquent, être écarté.

Par ces motifs

Le Tribunal fédéral

prononce :

Le recours est écarté comme mal fondé, et, conséquemment, l'arrêt de la Cour de justice civile du canton de Genève, du 7 novembre 1908, confirmé dans toutes ses parties.