

deresse avait à conserver à son service le défendeur pendant un temps assez long est évident, puisque c'était Crétin qui était à la tête de la partie technique de l'entreprise et qu'il la connaissait mieux que personne, pour l'avoir fondée et dirigée avant sa reprise par la Société. On ne peut pas dire non plus que la demanderesse ait abusé de l'état de dépendance économique dans lequel le défendeur se trouvait vis-à-vis d'elle ; les parties paraissent avoir traité dans des conditions de parfaite égalité et il est à remarquer que la clause pénale de 5000 fr. était stipulée aussi bien au profit qu'à la charge de chacune d'elles — ce qui exclut toute idée d'exploitation du défendeur par la demanderesse. Tout au plus pourrait-on trouver quelque peu élevé le chiffre de 5000 fr. au regard du traitement annuel de Crétin qui était fixé à 2700 fr. seulement ; mais on ne doit pas oublier qu'en sus de cette somme fixe il avait droit à une participation importante aux bénéfices éventuels. Enfin, dans les circonstances particulières de l'espèce, il y a d'autant moins de raisons de réduire la peine conventionnelle que c'est par suite d'une faute d'une incontestable gravité qu'elle se trouve encourue, le défendeur ayant rompu ses engagements sans motif valable, de la façon la plus abrupte et déjà au bout de quelques mois alors que le contrat était conclu pour une durée de cinq ans.

Par ces motifs,

le Tribunal fédéral
prononce :

Le recours du défendeur est écarté.

V. HAFTPFLICHTRECHT

RESPONSABILITÉ CIVILE

79. Arrêt de la II^e Section civile du 21 septembre 1916
dans la cause **Chemins de fer fédéraux,**
défendeurs et recourants,
contre **veuve Ida Emery-Muller et ses trois filles à Lausanne,**
demandereses et recourantes par voie de jonction.

Responsabilité des chemins de fer. — Notion de l'accident d'exploitation : le transport par le moyen d'un monte-charge des bagages depuis la salle de consignation de la gare jusqu'à hauteur du quai d'embarquement, rentre dans l'exploitation des chemins de fer (actes préparatoires). — Tort moral ?

A. — Le 13 septembre 1911, feu Louis Emery, commis-architecte à Genève, mari et père des demandereses, dame Ida Emery-Muller et Marcelle, Jeanne et Simone Emery à Lausanne, a été en gare de Vevey la victime d'un accident qui a amené sa mort vingt et un mois plus tard. Les services destinés aux voyageurs sont répartis dans ce bâtiment sur deux étages, parce que le quai d'embarquement est à quelques mètres plus haut que l'entrée de la gare. Comme la salle de consignation des bagages se trouve au rez-de-chaussée, il existe un monte-charge la reliant avec le quai lui-même. D'après les constatations de l'instance cantonale, ce monte-charge est formé d'une plateforme de deux mètres de large sur deux mètres et demi de profondeur : les côtés latéraux en sont bordés par des barrières pleines ayant un mètre de haut ; le côté sud, soit celui opposé au quai est fermé quand la plateforme se trouve au premier étage par une barre de fer qui

en relie les deux barrières latérales ; par contre, du côté nord, le monte-charge, quand il s'abaisse, entraîne avec lui une grille d'un mètre de hauteur qui vient se placer le long du quai des voyageurs. Enfin l'ascenseur est séparé de ce quai par une large porte vitrée dont la partie correspondante au monte-charge forme glissière et en ferme l'accès. Cette porte est extérieurement semblable à celles existant au premier étage et qui donnent également sur le quai ; elle ne porte aucune indication en interdisant l'entrée ; jusqu'au jour de l'accident, cette porte était laissée ouverte en été et n'était fermée qu'en hiver à cause des courants d'air.

Le soir de l'accident, Emery, qui avait passé l'après-midi à Vevey, se trouvait dans un état d'ébriété assez avancé à dix heures du soir, quand il se rendit à la gare. Après être tombé à deux reprises en montant l'escalier, et s'être endormi sur le quai, il voulut sortir de la gare, mais, au lieu de gagner la porte de sortie conduisant à l'escalier, il pénétra dans la cage du monte-charge et fut précipité dans la salle des bagages au rez-de-chaussée, où on le releva grièvement blessé. Transporté à l'Hospice du Samaritain à Vevey, il y fut soigné pendant vingt et un mois et mourut le 26 juin 1912 des suites de l'accident. L'enquête pénale ouverte par le juge de paix de Vevey s'est terminée par une ordonnance de non-lieu le 29 janvier 1912, l'accident « paraissant être le fait de l'imprudence du lésé », à la charge duquel tous les frais ont été mis.

B. — Par exploit du 21 mars 1912, Emery a assigné les Chemins de fer fédéraux devant les tribunaux genevois en paiement de 80 000 fr. à titre de dommages-intérêts. Après sa mort, l'instance a été reprise le 14 octobre 1913 par sa veuve dame Ida Emery, agissant en son nom personnel et au nom de ses trois enfants mineurs. Cette demande, réduite ultérieurement à 67 941 fr. 70 par écriture du 19 avril 1910, était fondée tant sur la loi fédérale du 28 mars 1905 sur la responsabilité civile des entre-

prises de chemins de fer que sur les dispositions des art. 50 et suiv. CO anc. Les C. F. F. ont conclu au rejet de la demande.

Après s'être transporté sur place et avoir, par jugement du 28 mars 1914, admis en principe que l'accident appelait l'application de la loi fédérale sur la responsabilité des chemins de fer, le tribunal de première instance a procédé à une enquête et entendu de nombreux témoins. Par jugement du 17 novembre 1915 il reconnut sur préavis du Ministère public que l'accident était dû en grande partie à la faute de la victime et fixa à 49 395 fr. 70 le préjudice subi, en réduisant au tiers soit à 16 465 fr. la part à supporter par les C. F. F. ; il a enfin alloué aux demanderessees une indemnité supplémentaire de 1000 fr. en application de l'art. 8 de la loi fédérale susindiquée et a mis tous les dépens à la charge des C. F. F.

Sur appel de ceux-ci et appel incident des demanderessees, la Cour de justice civile de Genève a, par arrêt du 2 juin 1916, réformé ce jugement et a réduit à 11 655 fr. 32 l'indemnité à laquelle avaient droit les demanderessees ; elle a compensé entre parties les dépens d'appel et réparti ceux de première instance à raison de trois quarts à la charge des C. F. F. et d'un quart à celle des demanderessees.

C. — Par déclaration du 22 juin 1916, les C. F. F. ont recouru en réforme au Tribunal fédéral contre cet arrêt, en concluant principalement au rejet de la demande et subsidiairement à la réduction à 8065 fr. 15 ou à sa transformation en une rente de l'indemnité allouée.

Par déclaration du 4 juillet 1916, dame Emery et ses enfants se sont joints au dit recours et ont maintenu les conclusions prises devant la Cour de justice civile.

Statuant sur ces faits et considérant

en droit :

1. — La première question à résoudre en l'espèce est celle de savoir si l'accident dont feu Emery a été la vic-

time constitue un accident d'exploitation entraînant l'application de la loi fédérale sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer du 28 mars 1905. — La jurisprudence constante du Tribunal fédéral (voir R O 39 II, p. 100 et suiv.) a toujours entendu par « exploitation » aux termes de l'art. 1 de cette loi, non pas l'exploitation au sens industriel et commercial de ce mot, mais l'exploitation dans son sens technique ; il a admis en conséquence qu'elle comprenait le transport des personnes et des choses sur voies ferrées, ainsi que les actes qui le préparent et l'achèvent ; la détermination de ce que sont ces actes accessoires de préparation doit du reste avoir lieu elle aussi, comme cela résulte de l'arrêt déjà cité, en prenant en considération leur caractère technique et les relations qu'ils ont avec le transport proprement dit. Appliquées en la présente cause, ces deux règles conduisent à considérer comme actes préparatoires d'exploitation tout ce qui est fait à Vevey dans le but d'amener par le monte-charge, depuis le rez-de-chaussée de la gare jusqu'au quai d'embarquement, les bagages et colis qui doivent être placés sur les wagons ; ces actes rentrent par conséquent dans l'exploitation des chemins de fer au sens légal de ce terme. Cette décision s'impose parce que les dits actes se trouvent, en raison même de l'emploi d'un monte-charge, en relation étroite au point de vue technique avec le transport par voie ferrée lui-même : au départ, en effet, ces colis sont remis à l'entreprise avant de passer dans l'ascenseur et sont de là transportés directement dans les wagons ; il en est de même à l'arrivée, puisque c'est seulement après avoir été amenés dans la salle du rez-de-chaussée que les bagages sont délivrés aux voyageurs. L'utilisation du monte-charge est donc si directement dépendance de l'utilisation des wagons destinés aux bagages qu'elle n'est pas séparable de l'exploitation des chemins de fer dans l'acception technique de cette expression. Dès lors, si un employé avait été la victime d'un accident en faisant fonctionner ce monte-

charge, il serait bien difficile de contester qu'il n'y aurait pas eu là un accident d'exploitation, mais on ne doit pas faire de différence entre les accidents qui se produisent par l'exploitation, selon que c'est un tiers et non un employé de l'entreprise qui en est victime. L'exploitation doit en effet être prise dans son sens objectif, sans qu'il soit encore besoin de rechercher si c'est un employé ou un tiers qui a été atteint par les machines utilisées par l'entreprise.

La circonstance que le monte-charge peut à un moment donné se trouver en arrêt à la hauteur du quai d'embarquement ne doit pas, comme l'a admis à tort l'instance cantonale, impliquer une interruption dans l'exploitation. Comme l'ont expliqué les défendeurs eux-mêmes, ce sont les exigences du service qui nécessitent ces stationnements momentanés ainsi du reste que l'ouverture de la porte d'accès du monte-charge, à cause de l'arrivée incessant des bagages qui doivent être descendus immédiatement au rez-de-chaussée ; c'est pourquoi le monte-charge doit être considéré comme étant en activité même lorsqu'il est momentanément arrêté à la hauteur du quai d'embarquement.

2. — L'accident survenu à feu Emery tombe ainsi sous l'application de l'art. 1 de la loi de 1905, et les défendeurs et recourants doivent en conséquence être considérés comme responsables de ses suites pour autant qu'ils n'ont pas réussi à établir qu'il est dû uniquement à la faute de la victime. Sur ce point, l'instance cantonale, qui a appliqué le droit commun, avait admis en fait l'existence d'une faute des deux parties, mais d'une faute plus grande de la part de la victime en raison de l'état d'ébriété où Emery se trouvait lors de l'accident ; elle a estimé que si sa chute aurait pu aussi se produire même s'il avait été de sang-froid, cette chute aurait été en tout cas infiniment moins probable puisque jusqu'à ce moment les nombreuses personnes qui, comme Emery, s'étaient engagées sur la plateforme du monte-charge s'étaient aperçues à

temps de leur erreur. Examinées à la lumière de la loi de 1905, ces constatations conduisent au même résultat ; elles justifient évidemment une forte réduction de l'indemnité que la loi accorde aux demandeurs, mais ne permettent pas d'en inférer que la responsabilité légale des C. F. F. puisse être supprimée, étant donné le mode d'installation du monte-charge et la facilité avec laquelle les voyageurs pouvaient pénétrer sur la plateforme, puisque la porte était laissée ouverte sans qu'un écriteau spécial en interdît l'accès ou qu'une surveillance fût organisée, ce qui aurait peut-être empêché l'accident. Dans ces conditions, la faute de la victime, si elle existe d'une manière indubitable, n'a pas été cependant la cause unique de l'accident ; elle ne saurait donc avoir pour effet d'éteindre la responsabilité de l'entreprise, mais, conformément à la jurisprudence du Tribunal fédéral (R O 38 II, p. 226 ; 33 II, p. 501) elle entraîne seulement une réduction proportionnelle de l'indemnité à laquelle ont droit la veuve d'Emery et ses enfants. Cette réduction a été équitablement appréciée par l'instance cantonale, en raison de la prépondérance incontestable de la faute de la victime, elle doit s'étendre aux trois quarts du montant du dommage éprouvé.

3. — (Appréciation du dommage.)

4. — Les demanderesses et recourantes par voie de jonction ont encore fait porter leurs recours sur le refus de la dernière instance cantonale de faire application en la cause des dispositions légales visant une indemnité spéciale pour tort moral. A la vérité, l'art. 8 de la loi de 1905 la prévoit dès qu'il y a eu faute de l'entreprise, sans que cette dernière doive nécessairement être considérée comme grave, et même quand la victime était elle-même en faute. La décision de la Cour de justice civile n'en doit pas moins être confirmée aussi sur ce point, parce que les « circonstances particulières » exigées par l'art. 8 sus-indiqué n'existent pas en la cause, comme aussi en considération de la faute absolument prépondérante de la

victime. Enfin la « situation de dame Emery » relevée dans ce but par le Tribunal de première instance n'est pas à elle seule assez caractéristique pour justifier l'application de cette disposition légale, qui est de nature exceptionnelle.

Par ces motifs

le Tribunal fédéral

prononce :

Les deux recours sont écartés et l'arrêt de la Cour de justice civile du canton de Genève, du 2 juin 1916, confirmé en son entier.

VI. PROZESSRECHT

PROCÉDURE

80. Arrêt de la I^{re} section civile du 7 octobre 1916 dans la cause Girardet contre Dame Oulevey.

Art. 41, 42, 63 et 65 OJF. Les vacances judiciaires cantonales ne prolongent pas les délais de recours fixés par l'org. jud. féd.

Par jugement du 7 avril 1916, la Cour civile du canton de Vaud a écarté la demande de Auguste Girardet dans un procès en matière de vente immobilière qu'il avait ouvert contre veuve Oulevey, à Lausanne.

Le 12 juillet 1916, le représentant du demandeur a déclaré « avoir reçu... l'avis de l'art. 63 *in fine* OJF concernant le dépôt du jugement... »

Le 28 août, Girardet a recouru en réforme au Tribunal fédéral contre le jugement de la Cour civile. Il fait observer que « le délai de recours qui devait expirer le 1^{er} août 1916, est, à teneur de la procédure vaudoise,