

Befugnis bei Streitsachen aus dem MFG weiter gehen sollte als in Prozessen aus andern Gebieten des Bundeszivilrechts. Für das Bundesgericht stellt sich nur die Frage, ob der kantonale Richter Art. 46 MFG beachtet hat. Wenn dies nicht zutrifft, liegt ein Verstoss gegen eine bundesrechtliche Beweisvorschrift im Sinne von Art. 81 OG vor, was dazu führt, dass der Tatbestand im Verfahren nach Art. 82 neu festgestellt werden muss. Sind dagegen die Beweise vorschriftsgemäss frei gewürdigt worden, so bleibt es endgültig bei den darauf gestützten Feststellungen des kantonalen Richters.

**45. Arrêts de la II<sup>e</sup> Section civile du 19 décembre 1940 dans les causes Helvetia et Winterthour contre Troillet et consorts et dlle Défago.**

*Droit de la circulation. Indemnités en cas de mort.*

1. *Transfert du véhicule.* Lorsqu'un véhicule change de mains sans que le permis de circulation soit transféré au nouveau détenteur conformément à l'art. 8 LA, l'ancien détenteur et son assureur ne demeurent pas civilement responsables au sens des art. 40 et 48 LA. L'art. 8 LA ne s'applique pas lorsque le permis de circulation n'existe pas ou a été annulé et qu'en conséquence la voiture n'est pas admise à circuler.
2. *Voiture de remplacement.* Clause usuelle du contrat d'assurance d'après laquelle l'assureur couvre sans autre pendant un certain temps la voiture qui remplace le véhicule assuré momentanément hors service. Interprétation de cette clause.
3. *Perte de soutien.* La jeune fille qui perd son fiancé ne peut être assimilée, pour l'appréciation du dommage visé par l'art. 45 al. 3 CO, à la femme qui perd son mari. Imputation de l'avantage.
4. *Indemnité pour tort moral.* Conditions de l'art. 42 LA : père et mère, frères et sœurs ; fiancée.

*Strassenverkehrsrecht. Entschädigung und Genugtuung bei Todesfall.*

1. *Übertragung des Fahrzeugs.* Wenn ein Fahrzeug Hand ändert, ohne dass der Fahrzeugausweis gemäss Art. 8 MFG auf den neuen Halter übertragen wird, so bleiben der bisherige Halter und sein Versicherer nicht im Sinne von Art. 40 und 48 MFG zivilrechtlich haftbar. Art. 8 MFG ist nicht anwendbar, wenn kein Fahrzeugausweis ausgestellt oder der ausgestellt gewesene aufgehoben und das Fahrzeug deshalb nicht zum Verkehr zugelassen ist.
2. *Ersatzwagen.* Übliche Klausel des Versicherungsvertrages, wonach die Versicherung ohne weiteres während einer bestimm-

ten Zeit auch den Wagen deckt, der das zeitweilig ausser Betrieb gesetzte versicherte Fahrzeug ersetzt. Auslegung dieser Klausel.

3. *Verlust des Versorgers.* Die Braut des Verunglückten kann bei der Schadensbemessung gemäss Art. 45 Abs. 3 OR nicht einer Frau, die ihren Gatten verliert, gleichgeachtet werden. Vorteilsanrechnung.
4. *Genugtuung.* Voraussetzungen nach Art. 42 MFG : Eltern und Geschwister ; Braut.

*Diritto della circolazione. Indennizzo e riparazione morale in caso di morte.*

1. *Trasferimento del veicolo.* Allorchè un veicolo passa in altre mani senza che la licenza di circolazione sia trasferita al nuovo detentore conformemente all'art. 8 LCAV, il precedente detentore e il suo assicuratore non restano civilmente responsabili a sensi degli art. 40 e 48 LCAV. L'art. 8 LCAV non si applica quando il permesso di circolazione non esiste o è stato annullato e quindi il veicolo non è ammesso alla circolazione.
2. *Veicolo di sostituzione.* Clausola-tipo del contratto di assicurazione, secondo cui l'assicuratore risponde senz'altro, durante un certo tempo, per quanto riguarda il veicolo che sostituisce quello assicurato momentaneamente fuori servizio. Interpretazione di questa clausola.
3. *Perdita del sostegno.* La giovane che perde il suo fidanzato non può essere equiparata, per quanto riguarda la valutazione del danno a sensi dell'art. 45 ep. 3 CO, alla moglie che perde il proprio marito. Imputazione del vantaggio.
4. *Riparazione morale.* Condizioni dell'art. 42 LCAV : padre e madre, fratelli e sorelle, fidanzata.

A. — En 1933, Henri Cretton, à Martigny, a acheté une automobile Essex-Terraplane de 17 HP. Il l'a assurée le 12 janvier 1933 contre la responsabilité civile auprès de la Winterthour suivant police n° 1.297.532 et il a obtenu le permis de circulation Vs 1174. Assurance et permis ont été régulièrement renouvelés pour l'année 1936.

Par contrat du 10 août de la même année, Cretton a vendu cette voiture à Richard Clerc, garagiste à Martigny, pour le prix de 1051 fr. 45 (venant en déduction d'une facture due à l'acheteur). Le contrat porte in fine la clause : « Sont compris dans la vente le permis de circulation et assurance jusqu'à décembre prochain ».

En fait, ni le permis ni l'assurance n'ont été transférés à Clerc. Une dizaine de jours plus tard, Cretton a amené la voiture sans plaques au garage de l'acheteur (à l'insu

de Clerc, déclare celui-ci). Il avait acheté entre temps une automobile Ford de 6 HP. Le 20 août, il l'a présentée à l'examen cantonal. Le même jour, il a écrit à la Winterthour en l'avisant du changement de l'Essex contre la Ford et en priant la société de lui faire parvenir une nouvelle quittance de prime concernant la police 1.297.532. La Winterthour lui a délivré, le 24 août, la quittance demandée, valable dès cette date au 31 décembre, et le 25 août a été établi l'avenant suivant à la police : « An Stelle des bisher durch obgenannte Police versicherten Personenautomobils « Essex » welches verkauft wurde und daher von gegenwärtiger Versicherung ausscheidet wird dieselbe auf den neuen angeschafften Personenwagen Marke Ford... übertragen » (la prime étant réduite de 40 fr. par an et une somme de 11 fr. 90 étant dès lors remboursée à l'assuré). Sur présentation de la quittance de prime, le Service cantonal des automobiles a délivré, le 28 août 1936, un permis de circulation pour la Ford, le permis de l'Essex étant retiré ; les plaques Vs 1174 de l'ancienne voiture ont été transférées sur la nouvelle.

Clerc n'a pas réclamé le transfert du permis de circulation, de l'assurance et des plaques. Il paraît être parti de l'idée qu'il était couvert par sa police collective. En réalité, il n'avait que des assurances individuelles pour les deux autres voitures qu'il possédait, soit une Willys (qui ne joue pas de rôle ici) et une Chrysler 18 HP. Il avait acquis cette dernière voiture en 1935 ; elle portait les plaques Vs 2718 et était assurée contre la responsabilité civile auprès de l'Helvetia. Clerc ne s'est pas préoccupé d'obtenir un permis de circulation pour l'Essex achetée à Cretton et, à deux reprises, pour des courses commandées par des clients, il l'a utilisée en la munissant, une fois de « fausses plaques » qui appartenaient à un sieur Burnier, et l'autre fois des plaques de la voiture du Dr Broccard qui était le client transporté.

Le 12 septembre 1936, la voiture Chrysler a subi une avarie qui l'a immobilisée ; il a fallu envoyer des

pièces à Lausanne pour réparation et elles y sont restées jusqu'au 15 septembre.

Le 13 septembre, l'avocat Gabriel Troillet, qui se trouvait à Bourg-St-Pierre à la suite d'une partie de chasse, a commandé au garage Clerc une voiture pour rentrer à Martigny. Clerc a envoyé son chauffeur Rouiller avec l'Essex, en la munissant des plaques de la Chrysler. Au retour, entre Bourg-St-Pierre et Liddes, la voiture a quitté la route et a été précipitée au bas de rochers. Tandis que le chauffeur et l'un des occupants, un nommé Dietrich, n'étaient que blessés, les deux autres passagers, l'avocat Troillet et l'horloger Jost ont été tués sur le coup. L'accident est attribué au fait que la barre de direction qui, par suite de deux cassures anciennes, ne tenait plus que par 3 mm. d'acier, s'est brisée au tournant, de sorte que le chauffeur a été hors d'état de redresser. Au pénal, Rouiller a été acquitté et Clerc a été condamné à 500 fr. d'amende, sa faute étant de n'avoir pas présenté la voiture au contrôle officiel et de ne l'avoir pas examinée avec assez de soin, alors qu'il savait qu'elle était défectueuse.

B. — Le père et la mère de l'avocat Troillet, Louis et Hedwige Troillet, ont ouvert action à la Winterthour et à l'Helvetia en concluant au paiement d'une indemnité équitable pour tort moral. A la suite du décès de dame Troillet, ses cinq enfants ont pris sa place et ils ont également conclu en leur nom personnel. En définitive, Troillet père a réclamé 7500 fr. et chacun de ses enfants 2500 fr. Les sociétés défenderesses ont conclu à libération.

De son côté, Dlle Lina Défago, la fiancée de Gabriel Troillet, a réclamé à l'Helvetia une indemnité de 75 000 fr. avec intérêt à 5 % dès le 13 décembre 1936, soit 67 280 fr. comme réparation du tort matériel et 7720 fr. pour tort moral. L'Helvetia a conclu à libération et a évoqué en garantie la Winterthour. Celle-ci a refusé la garantie, mais a pris part au procès comme partie intervenante.

Dans le premier procès, le Tribunal cantonal a condamné

la Winterthour et l'Helvetia à payer avec solidarité imparfaite 2500 fr. à Louis Troillet et 1000 fr. à chacun de ses enfants. Dans le procès Défago, il a condamné l'Helvetia à payer à la demanderesse 35 080 fr. avec intérêt à 5 % dès le 1<sup>er</sup> janvier 1937 et, pour tort moral, 3000 fr. avec intérêt du 13 septembre 1936.

C. — Les sociétés d'assurance ont recouru en réforme au Tribunal fédéral en reprenant leurs conclusions libératoires. Subsidiatement, elles concluent, en ce qui concerne les Troillet, à la réduction des indemnités à 2000 fr. au total, soit 1000 fr. pour le père et 1000 fr. pour les enfants ; en ce qui concerne Lina Défago, à la réduction de l'indemnité pour dommage matériel à 10 000 fr. La demanderesse a recouru par voie de jonction en demandant que les dommages-intérêts soient portés à 67 280 fr. et la satisfaction morale à 7000 fr.

*Considérant en droit :*

1. — La demanderesse Défago n'a recherché en responsabilité que la société d'assurance Helvetia. Mise en cause par la défenderesse, la Winterthour a décliné la garantie, mais est intervenue au procès. Le Tribunal fédéral n'aurait pas lieu, dans ce litige, de statuer sur la responsabilité de la Winterthour. Il doit le faire en revanche dans le procès Troillet, les demandeurs ayant attaqué conjointement la Winterthour et l'Helvetia. Il s'agit dès lors de décider si les deux sociétés sont en principe responsables.

La Winterthour avait assuré le premier détenteur de la voiture Essex, Cretton, contre la responsabilité civile qu'il pourrait encourir du chef d'accidents causés par ladite voiture. Lors de l'accident du 13 septembre, Cretton n'était plus détenteur de l'Essex qu'il avait vendue et livrée à Clerc. Les demandeurs soutiennent cependant que sa responsabilité et celle de son assureur subsistaient. Ils invoquent à cet égard l'art. 40 LA qui prévoit que, lorsqu'un véhicule change de mains, l'ancien détenteur

(et avec lui son assureur) demeure civilement responsable jusqu'au transfert officiel du permis de circulation ; après ce transfert, l'ancien détenteur cesse d'être responsable, mais, aux termes de l'art. 48 LA, son assureur assure désormais de plein droit le nouveau détenteur, avec faculté pour ce dernier et pour son assureur de résilier l'assurance dans les 14 jours dès le moment où ils ont eu connaissance du transfert. Ces dispositions sont en relation avec l'art. 8 d'après lequel le nouveau détenteur doit faire transférer à son nom le permis de circulation établi au nom de l'ancien détenteur. C'est bien ce que prévoyait en l'espèce le contrat écrit conclu entre Cretton et Clerc ; selon la clause finale de ce contrat, le permis de circulation et l'assurance étaient compris dans la vente. Cretton devait donc remettre à Clerc la voiture, son permis de circulation et les plaques attachées à ce permis. Il aurait appartenu à Clerc de faire transférer officiellement le permis à son nom. Si, avant le transfert, roulant avec la voiture Essex, Clerc avait causé un accident, Cretton et la Winterthour en auraient été responsables avec lui, en vertu de l'art. 40 cité ; après le transfert, Cretton aurait cessé d'être responsable, mais la responsabilité de Clerc aurait été couverte par la Winterthour, en vertu de l'art. 48 — ce, jusqu'à résiliation éventuelle et même pendant 14 jours encore dès l'avis de cette résiliation à l'autorité (art. 51 LA).

En fait, les choses ne se sont pas passées comme il avait été prévu. Cretton n'a pas livré le permis et les plaques. Au contraire, ayant acheté une nouvelle voiture, il s'est préoccupé, après l'avoir présentée à l'examen, de faire reporter sur elle l'assurance qui couvrait son ancienne voiture. L'autorité a admis ce mode de faire et, sur présentation de la quittance de prime, a transféré le permis de circulation de l'Essex sur la Ford ; plus exactement, elle a annulé le permis de l'Essex et créé un nouveau permis pour la Ford, celle-ci étant autorisée à rouler avec les plaques de l'Essex et au bénéfice de

l'assurance contractée pour elle. Clerc paraît avoir donné son assentiment à cette modification de la convention primitive. Il a reçu l'Essex sans plaques et n'a pas protesté ; il n'a réclamé ni le permis ni les plaques. Il n'a pas tenté d'obtenir le transfert du permis. Quand il s'est servi occasionnellement de l'Essex, il l'a pourvue de plaques attachées à d'autres voitures, montrant qu'il n'entendait pas être au bénéfice de l'ancien permis et des plaques attachées du temps de Cretton à l'Essex, et il n'a pas davantage revendiqué le bénéfice de l'assurance de la Winterthour, parce qu'il estimait (à tort ou à raison) que celle qu'il avait contractée auprès de l'Helvetia suffisait pour l'usage qu'il voulait faire de l'Essex. Au demeurant, Clerc eût-il voulu s'en tenir au contrat, qu'il devait agir sans tarder ; à compter du 28 août, date de la délivrance du nouveau permis, ses protestations n'auraient rien changé à la situation créée : le permis de l'Essex n'existant plus, il ne pouvait plus être transféré.

Ainsi, la voiture que Cretton a remise à Clerc était dépourvue de permis de circulation aussi bien que de plaques et d'assurance. Le permis avait été retiré à l'Essex précisément parce que l'assurance, en ce qui la concerne, avait été annulée (cf. art. 13 LA). La voiture n'étant plus assurée, elle n'était plus admise à rouler. Elle se trouvait exclue de la circulation légale (cf. art. 61 LA). On ne peut, dans ces conditions, appliquer ni l'art. 40 LA, ni l'art. 48, car ces dispositions supposent un transfert du permis de circulation, transfert qui n'est plus possible dès lors que le permis n'existe plus. Le but visé par la loi est d'empêcher qu'une voiture qui continue à circuler entre les mains d'un nouveau détenteur ne soit plus couverte par une assurance. Du moment que la voiture privée de permis cesse de pouvoir légalement circuler, il n'y a plus aucun motif de laisser subsister la responsabilité de son ancien détenteur et de son assureur. Imposer cette responsabilité à l'assureur serait inique, puisque contre une seule prime il se trouverait assurer

deux voitures, la nouvelle sur laquelle il a consenti à reporter l'assurance (ici la Ford de Cretton) et l'ancienne qu'il a voulu désassurer (ici l'Essex de Clerc).

On objecterait en vain que l'art. 8 LA serait une disposition impérative qui exigerait que, lorsqu'un véhicule change de mains, le permis de circulation soit transféré au nouveau détenteur ; qui interdirait donc de transférer la détention d'une voiture sans remise du permis. Si tel était le sens de la disposition, l'autorité ne s'y serait pas conformée ; mais il resterait que, le permis de l'Essex ayant été annulé, son transfert ne pouvait plus avoir lieu. Clerc ne pouvait circuler avec la voiture achetée sans se mettre en contravention avec l'art. 61 LA. — En réalité, l'art. 8 n'a pas cette portée absolue. D'abord le transfert du permis, en cas de changement de détenteur, n'est pas requis lorsque la voiture doit être retirée de la circulation officielle, qu'elle ne sera par exemple plus utilisée que dans les limites d'un chantier ou comme véhicule attelé (STREBEL, Comment. à l'art. 8 note 4). En second lieu, le sens de l'art. 8 n'est certainement pas d'interdire la vente de voitures qui ne sont pas encore ou qui ne sont plus munies d'un permis de circulation, soit qu'elles soient neuves, soit qu'elles aient été retirées de la circulation ; dans ce cas, il ne sera pas question de transfert du permis, celui-ci n'existant pas. Or on ne voit pas pourquoi il serait défendu, lors de la vente d'une voiture munie d'un permis, de le faire annuler au lieu de le transférer. Il peut être de l'intérêt des deux parties que le permis ne soit pas transféré, et c'est même la pratique générale dans le commerce des automobiles avec l'usage des reprises. Il est courant que l'acheteur d'une nouvelle voiture conserve, pour les lui appliquer, les plaques de la voiture que le marchand lui reprend ; celui-ci n'a pas besoin du permis, car il ne veut pas circuler ou, s'il en a l'intention, il peut le faire avec son permis collectif, ou encore il se propose de revendre la voiture ou de la démolir. L'acheteur de la nouvelle voiture se

fait établir un nouveau permis pour lequel il profite des taxes déjà payées ; de même, il fait reporter son assurance sur la nouvelle voiture et la prime déjà acquittée lui est comptée. La même situation peut se présenter en dehors du commerce proprement dit. En cas d'échange de deux voitures assurées auprès de deux compagnies différentes, il serait peu rationnel d'obliger chacune des parties à transférer à l'autre son permis et par conséquent son assurance, au lieu que chacune, selon son désir, conserve ses plaques en vertu d'un nouveau permis et garde son assurance. Ainsi, la possibilité de la vente sans transfert du permis correspond à des nécessités pratiques impérieuses. On n'a pas à craindre qu'elle ne donne lieu à des abus redoutables. Il pourra sans doute arriver que la voiture délivrée sans permis circule en contrebande et qu'elle provoque des accidents qui n'engageront que la responsabilité du nouveau détenteur, supposé insolvable. Mais on ne peut empêcher qu'il n'y ait un grand nombre de voitures non assurées susceptibles de circuler indûment. Tout ce que la loi exige, c'est que les voitures admises à circuler soient assurées. Cette volonté de la loi est respectée par la pratique indiquée, puisque la voiture vendue sans permis sera livrée sans plaques et ainsi mise hors de la circulation légale.

L'art. 8 LA ne s'applique donc pas lorsque le permis de circulation n'existe pas ou a été annulé, lorsque, en d'autres termes, il s'agit d'une voiture qui n'est pas admise à circuler. Dans ce cas, par exception à l'art. 40 LA, le véhicule peut changer de mains sans que l'ancien détenteur demeure civilement responsable à côté du nouveau. Du moment que Cretton a fait annuler le permis de l'Essex, la responsabilité de la Winterthour du chef d'accidents causés par cette voiture a cessé. En conséquence, le recours de la Winterthour doit être admis et les conclusions prises contre elle doivent être rejetées.

2. — Les demandeurs ont, d'autre part, ainsi que la demanderesse Défago, recherché en responsabilité la Com-

pagnie d'assurance l'*Helvetia* en qualité d'assureur de la voiture Chrysler dont les plaques avaient été attachées par Clerc à la voiture Essex qui a causé l'accident. D'après la loi, l'assureur qui a assuré une voiture déterminée ne répond que des accidents provoqués par cette voiture à l'exclusion de ceux causés par une voiture différente qui aurait été munie des plaques de la voiture assurée ; la responsabilité de l'*Helvetia* serait donc en l'espèce exclue. Mais les demandeurs soutiennent que, d'après le contrat passé avec l'*Helvetia*, l'Essex, auteur de l'accident, doit être considérée comme comprise dans l'assurance conclue pour la Chrysler. Ils invoquent à cet égard l'art. 8 des Conditions générales de la police, qui a la teneur suivante :

« La mise hors service temporaire et dûment démontrée d'un véhicule déclaré, sans remplacement par un autre, donne droit à une réduction de 30 % de la prime annuelle, à la condition que l'avis en ait été donné à la Société avant la mise hors service et que celle-ci dure au moins six mois consécutifs. — La preuve de la mise hors service sera rapportée par une attestation de l'administration préposée au contrôle des véhicules à moteur... »

» En cas de mise hors service temporaire et dûment démontrée d'un véhicule déclaré, avec remplacement par un autre véhicule, l'assurance couvre sans autre le véhicule de remplacement jusqu'à l'établissement officiel du nouveau permis de circulation ou à la modification de l'ancien, mais cela au maximum pendant trente jours depuis la reprise du véhicule de remplacement ; passé ce délai, l'assurance ne couvre le véhicule de remplacement que si la société a donné par écrit son consentement, après avis du preneur d'assurance et contre paiement d'un supplément de prime éventuel. »

Le Tribunal cantonal a jugé que l'alinéa 2 de cette clause s'appliquait dans le cas particulier. Il est constant, en effet, que, par suite d'une avarie, la Chrysler était le jour de l'accident hors service, — et cela temporairement,

la réparation devant durer quelques jours. Clerc a utilisé l'Essex à la place de la Chrysler, comme voiture de « remplacement » ; c'est ce qui résulte du transfert des plaques d'une voiture à l'autre. L'accident est survenu avant qu'un nouveau permis ait été établi ou l'ancien modifié, et moins de 30 jours après « la reprise du véhicule de remplacement », qu'on fasse d'ailleurs partir ce délai du jour où l'Essex a remplacé la Chrysler ou même du jour où Clerc a pris possession de l'Essex. Toutes les conditions posées par l'art. 8 al. 2 apparaissent donc réalisées.

La recourante objecte que les mots « mise hors service temporaire et dûment démontrée » ont nécessairement le même sens à l'alinéa 1 et à l'alinéa 2 de l'art. 8 ; or, à l'alinéa 1, il est bien précisé que « la preuve de la mise hors service sera rapportée par une attestation de l'administration préposée au contrôle des véhicules à moteur » : cette attestation serait donc requise aussi dans le cas de l'alinéa 2 et ce serait seulement quand elle a été obtenue que le remplacement pourrait avoir lieu. Mais, si telle a été l'intention des rédacteurs de la clause, elle est loin de ressortir de la comparaison des deux alinéas de l'art. 8. Ceux-ci visent deux cas bien différents : le premier, la réduction proportionnelle de la prime, le second, le remplacement de la voiture hors service. Or l'attestation a un grand intérêt dans le cas de l'alinéa 1, puisqu'elle permet de fixer le point de départ de la mise hors service, la réduction n'intervenant que lorsque l'immobilisation a duré six mois. Au contraire, dans le cas de l'alinéa 2, il est sans importance de connaître le moment auquel a commencé l'immobilisation, puisque le remplacement est autorisé immédiatement. On ne peut donc dire que l'attestation officielle soit exigée aussi dans le cas de l'alinéa 2 qui ne formule pas cette exigence.

Du reste, si l'assuré devait faire mettre officiellement sa voiture hors service avant de pouvoir lui en substituer une autre, on ne voit plus comment fonctionnerait le

remplacement. La mise hors service par l'autorité implique retrait des plaques. L'assuré ne pourrait donc matériellement pas en pourvoir la voiture de remplacement et celle-ci ne pourrait pas circuler. L'Helvetia soutient que la voiture de remplacement doit, elle aussi, être une voiture avec plaques. Mais, s'il s'agit de plaques qui lui sont propres, l'art. 8 al. 2 ne sert plus à rien, car si la voiture de remplacement a reçu des plaques, c'est qu'elle a été assurée (art. 7 LA), et alors elle n'a plus aucun besoin de l'assurance de la voiture hors service. Si l'on comprend qu'elle sera pourvue par l'autorité des plaques qui ont été retirées de la voiture hors service, on sort du cadre de l'alinéa 2 qui suppose que la voiture de remplacement circule et est assurée « sans autre », avant attribution d'un permis, avant donc que l'autorité ait régularisé la situation en lui remettant les plaques de la voiture immobilisée. Le délai d'assurance de 30 jours jusqu'à l'établissement d'un nouveau permis implique que, durant ce temps, la voiture de remplacement puisse circuler avec les plaques de la voiture hors service sans qu'une intervention de l'autorité soit nécessaire.

La recourante excipe en outre de l'art. 9 des Conditions générales, qui dispose qu'en cas d'augmentation du nombre de véhicules, un nouveau véhicule n'est assuré qu'à partir du moment où une entente est intervenue et où la prime a été acquittée. Cette règle, qui ne fait que rappeler le principe que l'assurance est rattachée à un véhicule déterminé, doit être entendue sous la réserve de l'art. 8 al. 2 qui justement prévoit, dans certaines conditions réalisées en l'espèce, l'assurance d'un autre véhicule sans entente préalable et sans paiement de prime.

Il est vrai que la clause en question se heurte à l'art. 63 de la loi qui interdit, d'une façon générale, l'usage d'une plaque de contrôle « délivrée pour un autre véhicule ». Mais si le transfert des plaques est illicite, l'assureur qui a couvert cette infraction à la loi et qui l'a même provo-

quée par la rédaction de l'art. 8 des Conditions générales répond de ses conséquences.

La recourante s'élève contre une interprétation aussi large de l'art. 8 des Conditions générales, qui permet que la compagnie soit appelée à répondre des accidents causés par n'importe quelle voiture usagée et non contrôlée qu'il aura plu à son assuré de substituer à la voiture assurée, momentanément immobilisée. Il est possible que les sociétés d'assurance, dans les conditions-types qu'elles ont adoptées et auxquelles est empruntée la clause litigieuse, n'aient en effet pas voulu étendre aussi loin le champ de leur responsabilité. Mais il leur appartenait d'en fixer les limites par une rédaction appropriée. Telle qu'elle est rédigée, la clause doit ou peut tout au moins être comprise dans le sens critiqué. S'il y a un défaut de rédaction, il est à la charge des compagnies d'assurance qui ne peuvent s'en prendre qu'à elles-mêmes si elles ont éveillé des idées erronées dans l'esprit de leurs assurés. Elles ne sauraient en tout cas décliner à l'égard des victimes la responsabilité qu'elles ont paru assumer, car c'est en se fiant à cette responsabilité que les assurés risquent de mettre en circulation des voitures de remplacement, causes ensuite d'accidents. Quant aux dangers de pareille interprétation, ils ne sont pas plus grands que ceux qui se produisent, même dans le système légal, chaque fois qu'une voiture assurée et munie d'un permis se détériore et continue néanmoins de circuler. Quoi qu'il en soit, il sera facile aux sociétés d'assurance de parer aux dangers qu'elles signalent. Elles n'auront qu'à subordonner aux conditions qui leur apparaîtront opportunes leur responsabilité pour les voitures de remplacement. On comprendrait qu'elles se montrent spécialement prudentes à l'égard de garagistes qui sont dans le cas de faire jouer à la clause de l'art. 8 le rôle d'une assurance collective. Mais aussi longtemps qu'elles n'ont pas modifié leurs Conditions générales, les tribunaux doivent admettre leur responsabilité sous la forme inconditionnelle qu'elle revêt dans la rédaction actuelle.

Les actions dirigées contre l'Helvetia doivent par conséquent être admises dans leur principe.

3. — D<sup>lle</sup> Défago, née le 20 juin 1900, était fiancée depuis plusieurs années à Gabriel Troillet, de quatre ans plus jeune qu'elle ; le mariage était envisagé pour la fin de 1936. D'autre part, la demanderesse n'a pas de fortune et pourvoit à son entretien par son travail. Elle est donc en droit, comme fiancée, de réclamer une indemnité du chef de la perte qu'elle subit par la disparition de son futur soutien (RO 37 II 407 ; 44 II 67 ; 57 II 56).

Pour le calcul de cette indemnité, le Tribunal cantonal a admis que, dans un avenir plus ou moins rapproché, Gabriel Troillet aurait gagné 7500 fr. par an comme avocat et notaire. A ces revenus se seraient ajoutés, après la mort de ses parents, ceux de leur fortune qui est de 200 000 fr. à partager entre six enfants. On peut ainsi évaluer à 8000 fr. le revenu prévisible de Gabriel Troillet. Le Tribunal a estimé 2000 fr. la part de ce revenu qu'il aurait pu consacrer à sa femme (compte tenu des frais de sa carrière politique et de la survenance probable d'enfants). Le capital correspondant à une telle rente s'élève à 35 080 fr., somme allouée à Lina Défago.

Défenderesse et demanderesse critiquent le calcul de la Cour cantonale. Pour l'Helvetia, d<sup>lle</sup> Défago n'a pas fait la preuve — qui lui aurait incombé et qui était aisée — des gains de Troillet ; la recourante admet un revenu probable de 5000 fr. sur lequel le mari aurait pu consacrer 1500 fr. à sa femme ; le capital correspondant à cette rente se serait élevé à 26 310 fr. ; mais l'indemnité devrait être ramenée à 10 000 fr. pour tenir compte d'une série de facteurs de réduction. Pour d<sup>lle</sup> Défago, le revenu de Troillet, étant données surtout ses espérances, aurait dû être évalué à 10 000 fr. ; la part qu'il aurait pu lui consacrer aurait été de 4000 fr. ; le capital correspondant à une rente de ce montant s'élèverait à 67 280 fr., somme qu'elle réclame.

En réalité, le chiffre de base de 7500 fr. comme gain professionnel paraît assez élevé. Les gains comme notaire

n'étaient que de 2000 fr. environ ; aucune preuve n'a été faite quant aux gains d'avocat ; Troillet déclarait 5000 fr. par an. Toutefois il faut prendre en considération un gain moyen dans l'avenir et, à cet égard, si le chiffre admis ne saurait être élevé, le Tribunal fédéral n'a pas de raison non plus de le réduire et de substituer ainsi son appréciation à celle de la Cour cantonale qui était mieux à même d'estimer le revenu normal d'un avocat et notaire valaisan ; d'ailleurs, en cours d'instance, l'Helvetia a paru elle aussi admettre le chiffre indiqué. Quant au revenu supplémentaire de la fortune que Troillet aurait héritée de ses parents, la somme de 500 fr. paraît modique ; cependant, il s'agit de simples espérances, tandis que la somme admise a servi de base au calcul d'un capital à verser immédiatement. Il y a lieu dès lors de s'en tenir à un revenu total de 8000 fr.

En fixant au 25 % la part de ce revenu que Troillet aurait consacrée à sa femme, le Tribunal cantonal est resté légèrement en dessous des normes communément admises par le Tribunal fédéral même si l'on tient compte de la survenance probable d'enfants. Néanmoins, l'indemnité qui serait calculée sur la base d'un pour-cent supérieur devrait de toute façon être notablement réduite, en raison de diverses circonstances que les premiers juges n'ont pas prises en considération.

Si les fiançailles créent une présomption qu'elles seront suivies de mariage (RO 44 II 67) et permettent dès lors de voir dans le fiancé un futur soutien, il n'en reste pas moins qu'elles comportent toujours un élément d'incertitude ; on ne peut assimiler, pour apprécier le dommage visé par l'art. 45 al. 3 CO, la fiancée qui perd un futur époux à la femme qui perd son mari. Il convient en l'espèce d'être d'autant plus réservé que, depuis des années, les fiançailles n'avaient pas conduit au mariage. Celui-ci aurait été remis en raison de la mort d'un frère de la demanderesse ; mais le décès remonte à mai 1934. Le retard peut être dû à la santé de d<sup>lle</sup> Défago ou encore

à une certaine froideur de sa part, dont témoignent les lettres qu'elle a elle-même produites en procédure. Quoiqu'il en soit, on ne peut affirmer avec certitude que le mariage aurait enfin eu lieu en 1936. D'autre part, l'indemnité doit compenser les avantages matériels que le mariage aurait procurés à la demanderesse, et pour les calculer, il faut aussi tenir compte de ce qu'elle retrouve ou de ce qu'elle conserve. Mariée, elle se serait entièrement consacrée à son ménage ; demeurée seule, elle peut affecter ses forces à une activité lucrative. De fait, d<sup>lle</sup> Défago aide sa sœur, propriétaire d'un hôtel à Morgins, et reçoit, outre son entretien, un pourcentage sur les notes des clients. Sa vie, comme femme de l'avocat Troillet, aurait été plus large, mais il ne serait pas juste de l'indemniser comme si, par suite du décès de son fiancé, elle était désormais dénuée de toutes ressources. Enfin le Tribunal cantonal pense que la demanderesse ne manquera pas d'occasions de se marier. Pour tous ces motifs, il convient de ramener à 20 000 fr. l'indemnité pour perte de soutien.

4. — Les demandeurs sont fondés en principe, au regard de l'art. 42 LA, à réclamer une somme d'argent à titre de réparation morale. Ce sont des membres de la famille, des proches de la victime ; cela est vrai également de la fiancée. D'autre part, on doit retenir une faute grave à la charge du détenteur de la machine, le Tribunal cantonal constatant en fait qu'un examen sérieux de la voiture lui aurait révélé l'avarie qui la rendait impropre à rouler : ou bien il a négligé de procéder à cet examen, ce qui, de la part d'un garagiste, serait inexcusable ; ou bien, il a laissé la voiture circuler en connaissance de ses défauts, ce qui serait encore plus coupable.

a) Les premiers juges ont alloué au père de la victime 2500 fr. et la même somme aux cinq frères et sœurs en leur qualité de représentants de leur mère décédée en cours d'instance ; il a accordé en outre à chacun de ces



frères et sœurs la somme de 500 fr. du chef de la douleur qu'ils ont ressentie eux-mêmes.

L'indemnité reconnue aux père et mère peut paraître élevée si l'on considère que la victime allait bientôt se marier et serait ainsi sortie du foyer commun. Il reste que, dans les circonstances où elle s'est produite, la mort d'un fils sur lequel ils pouvaient fonder beaucoup d'espoir, a été pour les parents Troillet un coup très dur. La satisfaction accordée apparaît à cet égard justifiée.

Quant aux conclusions personnelles prises par les frères et sœurs de la victime, l'Helvetia soutient qu'elles auraient dû être écartées préjudiciellement, car, jusqu'aux débats, lesdits demandeurs ont agi exclusivement en qualité de représentants de leur mère. Toutefois la Cour cantonale a jugé que, bien qu'ils n'eussent pas ouvert action en leur nom personnel, ils avaient le droit de prendre les conclusions qu'ils ont formulées en dernier lieu. Cette décision lie le Tribunal fédéral, car elle relève uniquement de la procédure cantonale. En revanche, quant au fond, l'attitude prise au début par les frères et sœurs de la victime révèle qu'ils ne se sentaient pas moralement éprouvés au point de réclamer pour eux personnellement une satisfaction sous la forme d'une somme d'argent. De fait, il s'agit d'adultes dont plusieurs avaient déjà quitté la maison paternelle pour fonder leur propre foyer. Il était inévitable que les liens qui les unissaient à leur frère se fussent quelque peu distendus. De plus, sur le terrain de la réparation pécuniaire, on ne peut pas ne point tenir compte du fait que la mort de leur frère augmente pour les demandeurs leurs espérances successorales. Il s'impose dès lors de supprimer l'indemnité de 500 fr. allouée par la Cour cantonale à chacun des frères et sœurs de Gabriel Troillet.

b) Le Tribunal cantonal a fixé l'indemnité pour tort moral due à la fiancée à 3000 fr. L'Helvetia ne critique pas ce chiffre, tandis que la demanderesse conclut à l'allocation de 7000 fr. Mais il n'y a pas lieu de porter

l'indemnité à une somme supérieure. Si les véritables sentiments de d<sup>lle</sup> Défago à l'égard de son fiancé échappent au Tribunal, les faits établis parlent contre l'hypothèse d'un attachement passionné ; il apparaît même que c'est de sa part qu'est venue une certaine répugnance au mariage désiré surtout par Troillet. Certes la mort de celui-ci a été pour elle une rude épreuve. Elle a eu des répercussions sur sa santé, encore que le médecin traitant spécifie que son mal existait indépendamment de ce deuil et que, en janvier 1938 déjà, son état s'était notablement amélioré. Tout bien considéré, la somme de 3000 fr. représente une satisfaction suffisante.

*Par ces motifs, le Tribunal fédéral :*

1. *Dans le procès Troillet :*

Admet le recours de la Winterthour et réforme l'arrêt attaqué en ce sens que la recourante est libérée des fins de la demande ;

Admet partiellement le recours de l'Helvetia et réforme l'arrêt attaqué en ce sens que la recourante est condamnée à payer à Louis Troillet 2500 fr. et à chacun des autres demandeurs 500 fr., ces sommes portant intérêt à 5 % dès la demande en justice.

2. *Dans le procès Défago :*

Admet partiellement le recours de l'Helvetia et réforme l'arrêt attaqué en ce sens que la recourante est condamnée à payer à la demanderesse la somme de 23 000 fr. avec intérêt à 5 % dès le 13 septembre 1936 sur 3000 fr. et dès le 1<sup>er</sup> janvier 1937 sur 20 000 fr. ;

Admet le recours de la Winterthour à concurrence du même montant dans le sens de son intervention ;

Rejette le recours par voie de jonction de la demanderesse.

Vgl. auch Nr. 37 und 38. — Voir aussi nos 37 et 38.