

VII. MOTORFAHRZEUGVERKEHR

CIRCULATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES

46. Arrêt de la 1^{re} Section civile du 25 mai 1937
dans la cause Loeffel et Stewart-Loeffel contre Schæfer.

Art. 37 LA. Collision entre une automobile et un cycliste. Action en responsabilité. Libération de l'automobiliste.

Examen de la notion de « détenteur ».

La priorité de passage n'existe que dans le cadre de l'art. 25 LA. Le terme « voie publique » (art. 1 LA) doit être entendu dans un sens large.

Il peut être licite de détourner son véhicule vers la gauche pour éviter un accident.

Pour apprécier la responsabilité de l'automobiliste, le juge doit se replacer dans les circonstances de l'espèce et examiner ce que pouvait faire un conducteur de sang-froid.

Appréciation de la rapidité de réaction de l'automobiliste et de l'efficacité du freinage.

Résumé des faits :

Le 17 août 1933, à 19 h. 30, une collision s'est produite, au lieu dit Villars, sur la route qui va de St-Loup à Versoix, entre un cycliste, Jean Loeffel, 21 ans, et une voiture automobile conduite par la défenderesse, Dame Schæfer.

La Cour de Justice civile du canton de Genève a constaté les faits suivants :

Dame Schæfer pilotait une automobile Opel, conduite intérieure dont sa tante est propriétaire. Sa mère et deux dames de ses amies avaient pris place à l'intérieur de la voiture. Celle-ci roulait sur le côté droit de la route à une allure modérée, soit de 30 à 35 km/h. De grands arbres, des buissons et des haies masquaient les environs de la route.

Alors que Dame Schæfer arrivait au lieu dit Villars, Jean Loeffel surgit tout à coup devant l'automobile, à cinq mètres, environ. Il avait une raquette de tennis devant lui

sur son guidon et sortait d'un chemin qui dessert la maison de ses parents avec quelques autres villas et débouche sur la droite de la route de St-Loup à Versoix. Ce chemin se termine en cul-de-sac. Il était masqué à la vue de la défenderesse par la haie qui bordait la route à droite.

Lœffel déboucha sur la grande route, tirant vers sa gauche pour prendre la direction de St-Loup. Il se rapprochait donc de Dame Schæfer. Cette dernière freina aussitôt et obliqua à gauche pour éviter la collision. Cependant, Lœffel fut atteint un peu à gauche de la ligne médiane de la route par le garde-boue gauche de l'automobile. Il fut jeté à terre et poussé par la voiture jusque sur le bord gauche de la route, puis dans le fossé. Lorsqu'on le secourut, il se trouvait engagé sous la roue avant gauche de l'automobile. Celle-ci était venue butter contre la haie. Lœffel fut conduit à l'hôpital et y succomba peu après des suites des graves blessures qu'il portait au bas-ventre.

Les parents de Lœffel ont ouvert action à Dame Schæfer en paiement d'une indemnité pour perte de soutien, tort moral, frais de médecin, etc. Dame Schæfer s'est opposée aux fins de la demande. Elle a conclu reconventionnellement à ce qu'il lui soit alloué une indemnité pour le dommage causé à l'automobile de sa tante, celle-ci lui ayant cédé ses droits.

Lœffel père est décédé en cours d'instance. Dame Stewart-Lœffel, sa fille, est son héritière.

La Cour de justice civile du canton de Genève a fixé à $\frac{1}{4}$ la part de responsabilité de la défenderesse et aux $\frac{3}{4}$ celle de Jean Lœffel. Elle a alloué aux parties leurs conclusions réciproques dans cette mesure et en tant que de droit.

Les demanderesses ont formé un recours en réforme au Tribunal fédéral.

Considérant en droit :

1. — L'accident qui est à l'origine du présent litige s'est produit le 17 août 1933, alors que la loi fédérale sur

la circulation des véhicules automobiles et des cycles du 15 mars 1932 (LA) était déjà entrée en vigueur (ROLF vol. 48 pp. 545 et 799). Cette loi règle la responsabilité du « détenteur » d'un véhicule automobile (art. 37). Elle s'appliquera, en l'espèce, à l'exclusion du Code des obligations, à condition toutefois que la qualité de « détentrice » doive être reconnue à Dame Schæfer qui n'était pas propriétaire de l'automobile qu'elle conduisait, lors de l'accident.

Selon la doctrine dominante et la jurisprudence du Tribunal fédéral, la qualité de détenteur découle, en principe, des circonstances de fait (matériel Halterbegriff, v. STREBEL, comm. ad art. 37 LA n. 46 ss.).

De ce point de vue, il faut admettre que la qualité de détenteur implique, tout d'abord, la maîtrise effective sur le véhicule à moteur : Dame Schæfer possédait un permis de conduire et conduisait fréquemment la voiture de sa tante. Ces faits ressortent de ses propres dépositions et du témoignage de l'inspecteur Faller. Ils font présumer qu'elle disposait effectivement et dans une large mesure de l'automobile en question. Sans doute ne sait-on pas si elle en disposait en vertu d'une autorisation générale ou si l'autorisation lui était accordée chaque fois en particulier. L'existence de relations de parenté étroite et d'un permis de conduire régulier parlent pour la première de ces hypothèses. En tout cas, rien, dans le dossier, ne permet de croire qu'il en ait été autrement.

Mais la qualité de détenteur est déterminée encore par un deuxième élément qui joue un rôle tout au moins secondaire : il faut que la personne envisagée se soit servie du véhicule dans son propre intérêt et, de plus, à ses frais. On peut admettre, en l'espèce, que Dame Schæfer conduisait la voiture de sa tante dans son propre intérêt. Il est, en revanche, beaucoup moins sûr que les frais aient été à sa charge.

Quoi qu'il en soit, il faut observer que la qualité de détenteur peut être donnée lors même que les deux éléments

de fait susmentionnés ne sont pas réunis. Ces deux éléments, du reste, ne sont pas les seuls qui doivent être pris en considération ; en outre, l'importance des divers facteurs variera d'une espèce à l'autre.

Dame Schæfer exerçait la maîtrise effective sur la voiture de sa tante. Elle n'a, de plus, jamais exprimé le moindre doute relativement à sa qualité de détentrice, allant même jusqu'à parler de l'automobile comme de la sienne propre (v. STREBEL, comm. ad art. 37 LA, n. 63). Ces faits sont décisifs, en l'espèce. Dame Schæfer doit être considérée comme détentrice de la voiture qu'elle conduisait lors de l'accident et ce sont les règles de la LA qui s'appliquent au présent litige.

2. — Selon l'art. 37 LA, le détenteur est, en principe, civilement responsable de tout dommage causé par l'emploi de son véhicule automobile. Pour dégager entièrement sa responsabilité, il doit prouver : a) que l'accident a été causé par une faute grave du lésé et b) qu'il n'a, lui-même, commis aucune faute (art. 37 al. 2 LA).

La défenderesse a prétendu, en première comme en seconde instance, devoir être libérée de toute responsabilité :

a) Touchant la constatation et l'appréciation d'une faute éventuelle de Jean Loeffel, les parties ont attribué une grande importance à la question de la priorité de passage. Les deux véhicules se sont trouvés simultanément à l'embouchure du chemin sur la grande route et Loeffel venait de droite par rapport à la défenderesse. Il aurait donc eu la priorité de passage (art. 27 LA) à condition, toutefois, que le chemin dont il débouchait fût une voie publique ou simplement un passage ouvert aux véhicules automobiles et aux cycles (art. 1 LA). La Cour de Justice civile a constaté qu'il s'agissait d'un chemin privé sans issue, lequel desservait seulement quelques villas et n'était pas, en fait, emprunté par le public, mais elle n'a pas dit si ce chemin était ou n'était pas ouvert à la circulation. Il faudrait, dans l'affirmative, le considérer comme une

voie publique. En effet, la notion de voie publique doit recevoir une interprétation large. C'est là une des conditions de l'efficacité de la LA et, partant, de la sécurité du trafic.

Quoi qu'il en soit, la question peut rester ouverte ; point n'est besoin de renvoyer la cause à la Cour de Justice civile pour complément d'enquête : même si Jean Loeffel avait eu la priorité de passage, il n'en aurait pas moins commis une faute grave (art. 37 al. 2 LA).

En effet, la priorité de passage n'est pas un droit absolu. Elle n'existe que dans le cadre de l'art. 25 LA qui prescrit au conducteur d'un véhicule automobile de circuler et de se comporter de telle sorte qu'il ne se produise ni accidents ni trouble dans la circulation (STREBEL, comm. ad art. 27 LA n. 7). Loeffel n'avait donc pas le droit de se fier aveuglément à sa prétendue priorité de passage et de négliger les précautions que commandaient impérieusement les circonstances.

Tout d'abord, il faut observer qu'il ne pouvait, avant d'être arrivé sur la route, voir si quelque piéton ou même un véhicule s'approchait de l'embouchure du chemin, venant du côté gauche : Une forte haie, haute de 2 à 3 mètres interceptait complètement la vue de ce côté. De même, on ne pouvait voir, de la route, si quelqu'un se trouvait sur le chemin. Enfin, la circulation est très intense, entre St-Loup et Versoix. Jean Loeffel connaissait ces circonstances, il ne pouvait ignorer quels dangers elles représentaient pour lui. Il devait, en conséquence, modérer son allure de telle sorte qu'il puisse, en débouchant sur la route, s'assurer que le passage était libre et, au besoin, stopper immédiatement. En débouchant à vive allure, il rendait impossible à tout cycliste ou même à tout conducteur de véhicule automobile de respecter le droit de priorité auquel il prétendait (ATF 58 II 369, 61 I 216). Sa vitesse n'a pas pu être estimée avec précision mais la Cour genevoise a admis, se fondant sur les témoignages des occupants de la voiture de la défenderesse, qu'il roulait trop vite et

n'a pas ralenti son allure mais l'a, au contraire, plutôt accélérée en arrivant sur la route. C'est en vain que les recourantes veulent révoquer en doute cette constatation qui repose sur l'appréciation des preuves et lie la Cour de céans. De plus, il est constant que Loeffel ne s'est pas assuré si le passage était libre en regardant autour de lui. Il n'a pas non plus prêté l'oreille pour déceler l'approche éventuelle d'un véhicule. Une telle attitude constitue sans aucun doute une faute grave au sens de l'art. 37 LA. Quoiqu'en disent les recourantes, on ne saurait sérieusement douter que l'accident ne soit dû à cette faute grave de Loeffel.

b) Le Tribunal de première instance a admis que la défenderesse n'avait commis aucune faute et l'a libérée de toute responsabilité conformément à l'art. 37 al. 2 LA. La Cour de Justice civile, au contraire, a estimé que Dame Schæfer était responsable de l'accident pour $\frac{1}{4}$ et l'a condamnée dans cette mesure. La solution du problème est fonction de plusieurs éléments :

aa) La Cour genevoise a constaté que Dame Schæfer roulait sur le côté droit de la route, à une allure très modérée, soit 30 à 35 km/h. Cette constatation lie la Cour de céans. Il faut admettre, d'accord avec les juges genevois, que le fait de n'avoir pas signalé son approche ne saurait être imputé à faute à la défenderesse. Des arbres, d'une part, une haie touffue, d'autre part, dissimulaient entièrement l'embouchure du chemin à qui se trouvait sur le côté droit de la route. Et, même si Dame Schæfer avait, auparavant déjà, parcouru la route de St-Loup à Versoix, on ne saurait exiger d'elle d'avoir gardé la mémoire de ce chemin ou d'autres bifurcations analogues. Encore moins pourrait-on exiger d'un automobiliste qu'il donne continuellement des signaux à l'intention des passants qui pourraient surgir, venant de chemins latéraux invisibles.

bb) On peut se demander, en revanche, si le fait d'avoir appuyé sur sa gauche constitue une faute de la part de la

défenderesse. On ne pouvait exiger d'elle qu'elle se jetât dans le fossé et dans la haie, à droite. Elle se fût exposé, de ce fait, au plus grave danger, elle et les autres occupants de la voiture.

Etant données les circonstances et la vitesse de Loeffel, les experts ont estimé que la défenderesse aurait eu le plus de chances d'éviter la collision en continuant tout droit et en freinant. La Cour de Justice civile s'est rangée à cet avis que reprennent, en première ligne, les recourantes.

Cependant, il faut se garder d'attribuer une importance exagérée à de telles considérations, toujours possibles après coup. Il convient plutôt de se replacer dans les circonstances de l'espèce et d'examiner ce que pouvait faire un conducteur de sang-froid. De ce point de vue, il faut admettre qu'il était naturel et opportun de chercher à éviter la collision en tirant à gauche. D'une part, il n'était pas possible, vu la courte distance (5 m.) qui séparait les deux véhicules de peser longuement la détermination à prendre. La défenderesse a vu surgir le cycliste à cinq mètres environ devant elle. L'automobile, à une vitesse de 35 km/h., parcourait 9 m. 70 à la seconde. Un simple calcul montre que, si Dame Schæfer avait continué tout droit, elle serait entrée en collision avec le cycliste $\frac{1}{2}$ sec. déjà après l'avoir aperçu. Il lui fallait donc prendre un parti presque instantanément. D'autre part, le succès de la manœuvre exécutée par la recourante n'était pas exclu dès l'abord. Dame Schæfer pouvait s'attendre à ce que le cycliste eût une vitesse modérée et à ce qu'il freinât plutôt que de chercher à passer devant l'automobile alors qu'il se déplaçait déjà obliquement par rapport à celle-ci et venait presque à sa rencontre.

La doctrine et la jurisprudence s'accordent pour reconnaître qu'il est licite de se détourner à gauche lorsque les circonstances font croire que cette manœuvre permettra d'éviter un accident ou d'en rendre les conséquences moins graves (STREBEL, comm. ad art. 26 LA n. 5, ATF 38 II 488, arrêt de la Cour de cassation du Tribunal fédéral

en la cause Schnell du 15 juillet 1935). Telles étaient bien les circonstances dans lesquelles s'est trouvée la défenderesse. On ne saurait donc lui imputer à faute le fait d'avoir pris ce parti.

cc) Il convient d'examiner, de même, si la défenderesse s'est conformée à l'exigence de la loi selon laquelle « le conducteur doit être constamment maître de son véhicule et en adapter la vitesse aux conditions de la route et de la circulation » (art. 25 al. 1 LA), si, en particulier, elle a freiné à temps et avec une efficacité suffisante.

La défenderesse n'a pu stopper qu'après 11 m. 30 de course. La Cour de Justice civile s'est fondée là-dessus pour admettre qu'elle ne maîtrisait pas sa voiture au moment de la collision.

Comme il a été dit plus haut, la distance qui séparait Loeffel de la défenderesse (5 m. environ) ne donnait à cette dernière qu'une demi-seconde pour agir. Or, il est constant que le freinage a commencé déjà 3 m. 20 avant le point où la collision s'est produite. Ainsi, Dame Schæfer a réagi en moins d'une demi-seconde, soit avec promptitude, eu égard au temps moyen de réaction communément admis ($\frac{1}{2}$ à 1 sec.). Aucun reproche ne saurait donc lui être fait de ce point de vue. Il faut rechercher, en outre, du point de vue de l'art. 25 al. 1 LA, si le freinage a été suffisamment efficace. Étant donné un temps de réaction d'une seconde, une vitesse de 35 km/h. et une route sèche, le barème établi par STREBEL (comm. ad art. 25 LA n. 25) donne un chemin de 19 m. 42 jusqu'à l'arrêt total.

Il est constant que l'automobile s'est arrêtée contre la haie à gauche, après avoir parcouru un chemin de 11 m. 30 dès le point où le freinage a commencé. Cette distance est donc plus courte que la normale. Même si l'on tient compte du fait que l'obstacle formé par la bicyclette et le corps de Loeffel d'une part, que la haie contre laquelle l'automobile a butté, d'autre part, ont pu augmenter l'action des freins, même si l'on réduit le temps de réaction à moins d'une seconde, il n'en faut pas moins admettre que

la défenderesse a freiné avec une vigueur et une promptitude suffisantes. On ne peut donc pas dire qu'elle ait perdu son sang-froid ou qu'elle n'ait pas maîtrisé sa voiture.

Les essais de l'inspecteur Faller n'ont pas apporté la preuve du contraire. Faller n'a pu arrêter la voiture chargée de deux personnes sur moins de 11 m. 30. Avec une charge de quatre personnes, il est parvenu, il est vrai, à stopper sur 9 m. 50. Mais cela ne prouve rien. Lorsqu'il s'agit d'essais, le conducteur est toujours prêt à stopper. Un automobiliste, normalement, n'a ni la possibilité ni l'obligation d'être ainsi en alerte. Du reste, Faller lui-même a attiré l'attention sur cette vérité d'expérience dans son rapport complémentaire du 6 octobre 1933. Il s'exprime en ces termes :

« Il faut également tenir compte que ces essais ont été effectués alors que le conducteur était préparé et s'attendait à arrêter brusquement sa voiture et non freinage imprévu d'un conducteur surpris et cherchant à éviter un accident.

» La puissance de freinage n'est pas la même pour différentes personnes.

» Le jour de l'accident, l'automobile était occupée par des personnes d'un poids inférieur à celui des personnes se trouvant dans l'automobile, le jour de l'essai.

» Au moment où l'automobile s'engagea dans le fossé, le freinage était beaucoup moins efficace. »

Il faut donc admettre que, touchant l'obligation imposée au conducteur de « rester constamment maître de son véhicule », aucune faute ne peut être imputée à Dame Schæfer.

dd) Il faut encore examiner, du point de vue de la notion de faute et de causalité, si Dame Schæfer n'aurait pas pu prévenir tout au moins les suites mortelles de la collision en évitant de s'engager dans le fossé, à gauche, où Jean Loeffel a été trouvé pris sous les roues de l'automobile. C'est ce qu'a admis la Cour de Justice civile,

considérant, d'une part, que Loeffel n'a pas succombé aux suites de choc mais à celles de l'écrasement sous la roue gauche avant de la voiture, que cet écrasement, d'autre part, ne s'est pas produit sur la chaussée déjà mais seulement dans le fossé.

Ces constatations de fait lient la Cour de céans. Il ne reste donc plus qu'à rechercher si Loeffel aurait aussi été pris sous la roue dans l'hypothèse où Dame Schæfer aurait redressé sa direction et maintenu la voiture sur la chaussée. On ne peut, là-dessus, faire que des conjectures. Même si l'on admettait que tel est bien le cas, il faudrait encore se demander si l'on pourrait imputer à faute à la défenderesse de n'avoir pas pris en considération une éventualité aussi problématique et de n'avoir pas réglé sa conduite là-dessus. Cette dernière question doit sans doute être résolue par la négative. Dame Schæfer ne pouvait penser que la roue passerait plus facilement sur le corps de Loeffel dans le fossé où le terrain devait être mou que sur la chaussée au terrain dur. De telles connaissances ou déductions ne sont à la portée ni du piéton ni de l'automobiliste ordinaires. La défenderesse n'avait donc aucune raison de croire que les blessures de Loeffel seraient moins graves si l'automobile ne s'engageait pas dans le fossé. Elle ne pouvait guère, du reste, redresser sa direction à temps, vu la rapidité extrême avec laquelle les événements se sont produits. Une faute de sa part ne saurait donc être retenue sur ce point.

4. — En conclusion, l'accident est exclusivement le fait de Loeffel. La défenderesse n'a commis aucune faute quelconque. Le recours doit donc être rejeté. En principe, Dame Schæfer devrait être entièrement libérée de l'obligation de réparer le dommage (art. 37 al. 2 LA). Cependant, elle n'a pas recouru contre l'arrêt de la Cour de Justice civile du 12 mars 1937 qui la condamne à payer à Dame Loeffel 2000 francs à titre de réparation pour perte de soutien, 102 fr. 50 pour frais divers et 300 fr. pour impenses judiciaires et qui ne lui alloue que pour

les $\frac{3}{4}$ la somme demandée reconventionnellement. Cet arrêt doit donc être entièrement confirmé.

Le Tribunal fédéral prononce :

Le recours est rejeté.