

Responsabilité en cas de dommage matériel sur un trolleybus

Jean-Michel Duc*

1. Introduction

Les cas de sinistres impliquant un trolleybus doivent être examinés à la lumière de normes particulières. En effet, le législateur a édicté la loi sur les entreprises de trolleybus¹ afin de définir le régime de responsabilité devant être appliqué: la responsabilité civile selon la LCR (art. 15 al. 1 LTro) ou la responsabilité civile pour l'exploitation des installations et des véhicules électriques (art. 15 al. 2 LTro). De façon générale, lorsque le dommage n'est pas causé par l'exploitation de l'installation électrique ou par l'effet du courant électrique sur le véhicule, on appliquera uniquement le régime de responsabilité civile figurant dans la LCR.

Voici l'exemple d'un cas de dommage matériel sur un trolleybus à l'arrêt ayant abouti à la liquidation de l'affaire.

2. Bref résumé des faits

Un trolleybus était immobilisé normalement à un arrêt. Un camion d'une entreprise a alors heurté en passant les perches du bus qui se sont cassées. Le dommage consécutif au sinistre ne fut que matériel et il n'y a pas eu de rapport de police. Les circonstances exactes du sinistre n'ont pas été déterminées. Il se peut que le camion ait roulé trop près du trolley ou que la bache du camion ait été mal accrochée.

L'assurance responsabilité civile du camion a refusé d'intervenir, estimant que les perches empiétaient sur la chaussée empruntée par le camion, ou pour le moins qu'elles n'étaient pas signalées de manière visible.

3. Responsabilité des trolleybus

3.1

Le véhicule endommagé étant un trolleybus, il est soumis à la législation particulière de la loi fédérale sur les entreprises de trolleybus (LTro).

L'art. 15 al. 1 LTro prévoit que: «*Si, par suite de l'emploi d'un trolleybus, une personne est tuée ou blessée ou un dommage matériel est causé, l'entreprise est responsable conformément aux dispositions de la loi fédérale du 15 mars 1932 sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles. Les dispositions de*

cette loi relatives à la responsabilité civile en cas de changement de détenteur ne sont pas applicables.»

L'art. 15 al. 2 LTro réserve les cas où la mort, des lésions corporelles ou un dommage matériel ont été causés par l'exploitation de l'installation électrique ou par l'effet du courant électrique sur le véhicule. Dans ces cas, l'entreprise est responsable conformément aux dispositions de la loi fédérale concernant les installations électriques à faible et à fort courant².

3.2

S'agissant des normes techniques applicables aux trolleybus et aux installations, l'art. 9 LTro indique que «*Le Conseil fédéral, après avoir entendu les cantons intéressés et les entreprises concessionnaires, peut édicter des prescriptions sur la normalisation technique des véhicules et des installations.*»

A cet égard, l'art. 10 de l'ordonnance d'exécution de la loi sur les entreprises de trolleybus³ prévoit:

«*Les plans, dessins et calculs concernant les nouveaux véhicules doivent être soumis à l'approbation de l'office. Il en est de même pour toutes les modifications ou transformations importantes apportées ultérieurement aux véhicules. Les projets doivent être soumis assez tôt pour qu'il puisse être tenu compte des réserves de l'autorité de surveillance. L'office examine si les dispositions légales déterminantes sont respectées.*

²Les documents suivants concernant le véhicule routier doivent être présentés:

a. Des dessins-type (avec vue en élévation, vue en plan avec l'aménagement intérieur, vue de face pour l'avant et l'arrière) et des indications plus détaillées en ce qui concerne: les dimensions principales, (...)

b. Un plan du châssis; (...)

g. Un dessin des appareils de prise de courant de modèle nouveau; (...)

³Les documents suivants concernant les installations à courant fort doivent être présentés:

a. schéma du circuit principal avec des indications concernant la prévention des perturbations et la commande du courant; (...)

c. indications sur l'isolation électrique des circuits reliés à la ligne de contact et leur contrôle.»

3.3

S'agissant d'une collision entre un camion et un trolleybus, l'art. 15 al. 1 LTro prévoit que ce sont bien les dispositions de la LCR qui s'appliquent, soit les art. 58 ss LCR⁴. Le dommage n'étant que matériel, la répartition des responsabilités est par conséquent régie par l'art. 61 al. 2 LCR. L'application de la loi sur les cou-

² RS 734.0.

³ RS 744.211.

⁴ SCHAFFHAUSER RENÉ/ZELLWEGER JAKOB, Strassenverkehrsrecht II, 1988, 32 chiffre 855.

* Avec la collaboration de Mme Tania Pasandin.

¹ RS 744.21.

rants faibles et forts est à exclure, le dommage matériel n'ayant pas été causé par l'exploitation de l'installation électrique ou par l'effet du courant électrique sur le véhicule.

4. Responsabilité en cas de dommage matériel selon la LCR

4.1

L'art. 61 al. 2 LCR prévoit :

« L'un des détenteurs ne répond envers l'autre des dommages matériels que si le lésé fournit la preuve que les dommages ont été causés par la faute ou l'incapacité passagère de discernement du détenteur intimé ou d'une personne dont il est responsable, ou encore par une défectuosité de son véhicule. »

Ainsi, en cas de dégâts matériels entre détenteurs de véhicules à moteur, la responsabilité se partage en fonction des fautes commises, sous réserve des exceptions prévues par la loi, soit de l'incapacité passagère de discernement du détenteur intimé ou de la personne dont il est responsable, ou encore de la défectuosité de son véhicule.

Pour le dommage matériel, il n'y a donc responsabilité qu'en cas de faute. Par faute au sens de cette disposition, il faut entendre tout manquement de la volonté au devoir imposé par l'ordre juridique⁵. Comme l'ont précisé BREHM⁶, KELLER⁷ ou encore OFTINGER⁸, on ne tient pas compte du risque inhérent⁹.

D'autre part, cette responsabilité de l'art. 61 al. 2 LCR est également applicable si l'un des deux véhicules impliqués n'est pas à l'emploi, comme c'est le cas d'un trolleybus à l'arrêt¹⁰. Relevons toutefois que dans l'hypothèse d'un trolley immobilisé à un arrêt de bus pour laisser monter et descendre des passagers, la notion d'emploi est discutable. En principe, un véhicule qui est à l'arrêt le moteur éteint n'est pas à l'emploi¹¹; il peut l'être lorsqu'il est arrêté sur les voies de circulation qu'il obstrue. Rappelons, que la loi exige seulement que l'emploi soit la cause du dommage (« par suite de l'emploi »). L'écoulement d'un certain temps entre l'emploi et l'accident, cause immédiate

du dommage, ne supprime pas en soi le lien de causalité¹².

Selon BREHM¹³ l'art. 61 al. 2 LCR fixe lui-même les conditions de la responsabilité et ne permet pas au juge de prendre en compte l'ensemble des circonstances.

Ainsi donc, la répartition des responsabilités doit se faire uniquement selon les fautes en présence: le détenteur lésé doit prouver la faute du lésant; le lésant fautif, qui veut faire endosser une part de responsabilité propre par le lésé pour ce même dommage, doit prouver la faute concomitante de ce dernier. Si le lésé ne parvient pas à prouver une faute de l'autre détenteur ou de la personne dont il est responsable¹⁴ il doit supporter seul son dommage¹⁵.

Si deux détenteurs impliqués ne parviennent pas à prouver l'existence d'une faute de l'autre détenteur ou des personnes dont ils répondent, le dommage corporel se répartit par moitié (art. 61 al. 1 LCR), alors que pour le dommage matériel ils supporteront seuls leur dommage, sous réserve de deux exceptions (art. 61 al. 2 LCR)¹⁶: l'incapacité passagère de discernement de l'auteur du dégât ou la défectuosité de son véhicule.

S'agissant de la preuve de la faute, comme l'a fait remarquer KELLER, si un véhicule circule à gauche de la chaussée, on lui reprochera la perte de maîtrise du véhicule. A cet égard, on ne saurait être trop strict dans la preuve de la faute¹⁷. Sur ce point, il y a lieu de se référer par analogie à la jurisprudence relative à l'art. 8 CC. Concernant la preuve d'un sinistre d'assurance, l'ayant droit bénéficie en principe d'un allègement de la preuve¹⁸ dans les cas où il est dans l'impossibilité de rapporter la preuve absolue; il doit alors établir la vraisemblance prépondérante de la survenance de l'événement assuré¹⁹. On peut également citer la jurisprudence relative à la preuve d'un produit défectueux. Là encore, le Tribunal fédéral a justifié un allègement de la preuve du défaut au motif que lorsque survient un accident en rapport avec l'usage d'un produit, le consommateur ne dispose généralement que de ses propres déclarations pour reconstituer le déroulement des faits. Dans ces circonstances, il n'est pas possible d'exiger du lésé une preuve stricte de l'enchaînement ayant conduit à la survenance du dommage. En prin-

⁵ BREHM ROLAND, La responsabilité civile automobile, 1999, 271 et 38, chiffres 691 et 92.

⁶ BREHM (op. cit. 5), 271 et 272.

⁷ KELLER ALFRED, *Haftpflicht in Privatrecht*, T. I, Berne 2002, 324.

⁸ OFTINGER KARL/STARK EMIL W., *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, T. II/2, Zurich 1989, 292, chiffre 678.

⁹ SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER (op. cit. 4), 181, chiffre 1346.

¹⁰ KELLER (op. cit. 7), 324; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER (op. cit. 4), 175, chiffre 1328.

¹¹ ATF 100 II 49.

¹² ATF 110 II 423 : Est à l'emploi le camion immobilisé dont la remorque se renverse sur une voie ferrée et qui est percutée par un train trois à quatre minutes plus tard.

¹³ BREHM (op. cit. 5), 275 ss.

¹⁴ Art. 58 al. 4 LCR, SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER (op. cit. 4), 176, chiffre 1330.

¹⁵ OFTINGER/STARK, (op. cit. 8), 291, chiffre 677.

¹⁶ SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER (op. cit. 4), 181, chiffre 1348.

¹⁷ KELLER (op. cit. 7), 326.

¹⁸ Principe de la « Beweisnot ».

¹⁹ ATF du 24.02.2004 [5C.175/2003].

cipe, le juge apprécie les faits allégués par la victime sous l'angle de la vraisemblance prépondérante²⁰.

4.2

Le Tribunal fédéral a précisé que, lorsque l'accident n'a causé que des dommages matériels, le législateur a voulu instituer à l'art. 61 al. 2 LCR une responsabilité qui découle en principe de la faute. Selon le texte clair de cette disposition, il incombe alors au lésé d'apporter la preuve que les dommages ont été causés par la faute ou l'incapacité passagère de discernement du détenteur intimé ou d'une personne dont il est responsable, ou encore par une défectuosité de son véhicule. Il incombe alors au lésé de prouver les circonstances spéciales qui génèrent la responsabilité selon l'art. 61 al. 2 LCR.

La situation est fondamentalement différente lorsque l'accident a causé à un détenteur des lésions corporelles ou la mort. Dans ce cas de figure, l'art. 61 al. 1 LCR ne contient aucune règle particulière de responsabilité et laisse subsister le principe de la responsabilité causale selon les art. 58 et 59 LCR; il s'agit d'une norme conçue pour une collision de responsabilités et qui ne s'applique que lorsque les détenteurs (y compris le lésé) sont responsables. Si l'un des détenteurs parvient à s'exonérer selon l'art. 59 al. 1 LCR, l'art. 61 al. 1 LCR ne lui est tout simplement pas applicable. Le Message du Conseil fédéral indique clairement que s'il y a des lésions corporelles causées à un détenteur, les autres détenteurs impliqués dans l'accident sont causalement responsables et sont tenus à réparation même sans qu'il y ait faute de leur part; pour tenir compte du fait que le lésé, en tant que détenteur, est aussi causalement responsable, il faut procéder à une répartition du fardeau du dommage, ce qui constitue l'objet de l'art. 61 al. 1 LCR.

Le détenteur (ou son assureur de la responsabilité civile) qui veut prouver qu'il n'est pas responsable causalement doit donc, selon le texte de l'art. 59 al. 1 LCR, apporter d'une part la preuve que l'accident a été causé par la force majeure ou par une faute grave du lésé ou d'un tiers et, d'autre part, la preuve que lui-même ou les personnes dont il répond n'ont pas commis de fautes et qu'une défectuosité du véhicule n'a pas contribué à l'accident. Il suit de là que le détenteur ne peut être libéré qu'en cas de faute grave exclusive du lésé (ATF 124 III 182). Le fardeau de la preuve incombe au détenteur qui entend s'exonérer de sa responsabilité.

Si le détenteur ne parvient pas à apporter cette double preuve, il faut en conclure qu'il est responsable et l'art. 61 al. 1 LCR doit être appliqué pour répartir le fardeau de la réparation. Selon l'art. 61 al. 1 LCR, le dommage

doit être réparti en proportion des fautes, à moins que des circonstances spéciales, notamment les risques inhérents à l'emploi du véhicule, ne justifient un autre mode de réparation (cf. ATF 123 III 274).

Il suit de là qu'en cas de collision entre deux détenteurs ayant causé à l'un d'eux des lésions corporelles, il faut procéder de la manière suivante:

- en cas de *fautes des deux détenteurs*, la répartition se fait en principe selon l'importance des fautes, mais chacun peut tenter de prouver que le risque inhérent au véhicule de l'autre a concrètement joué un rôle supérieur;
- en cas de *faute d'un seul détenteur*, celui-ci supporte en principe la totalité du préjudice, mais il peut apporter la preuve que des circonstances spéciales, notamment les risques inhérents à l'emploi de l'autre véhicule, justifient une répartition différente; si la faute commise n'est que légère, une quote-part peut être laissée à la charge de l'autre détenteur pour tenir compte du fait que le risque inhérent à son véhicule a aussi joué un rôle causal;
- s'il n'y a *pas de faute* (ou si aucune faute ne peut être prouvée en présence de deux versions inconciliables), il faut comparer les risques et, comme ceux-ci sont présumés égaux sauf preuve contraire, on s'achemine normalement vers une répartition par parts égales. Dans le cadre du règlement de la responsabilité des détenteurs de véhicules automobiles entre eux, il incombe à celui qui soutient que l'autre détenteur a commis une faute d'en apporter la preuve. Si aucune faute ne peut être prouvée, on raisonnera comme s'il n'y avait pas eu de faute de part et d'autre²¹.

4.3

Dans le cas de l'accident de trolleybus, le haut du camion a heurté les perches du trolley qui était immobilisé normalement à un arrêt de bus. Quelle peut être la cause de cet accident, si ce n'est que le camion a, selon toute vraisemblance, passé beaucoup trop près du trolley?

En regard de la jurisprudence précitée relative à la preuve de la faute, l'on ne saurait être trop strict dans la preuve de l'existence de la faute du chauffeur du camion, celle-ci apparaissant au surplus assez évidente.

En ce qui concerne le point de savoir s'il y a défaut du trolley ou de l'installation, rappelons ce qui suit: le fait que les perches du trolley empiétaient sur la chaussée empruntée par le camion ou qu'elles n'étaient pas signalées de manière particulièrement visible ne saurait constituer un défaut. En effet, il y a lieu de rappeler

²⁰ ATF du 19 décembre 2006 [4C.298/2006].

²¹ ATF du 9 août 2011 [4A.270/2011].

que, conformément à l'art. 10 al. 1 de l'ordonnance d'exécution de la loi sur les entreprises de trolleybus, ces véhicules et leurs installations électriques sont soumis à l'approbation de l'Office fédéral des transports.

Dans ces circonstances, vu l'approbation par l'autorité fédérale, il n'y a pas place pour une faute de l'entreprise de trolleybus ou du chauffeur du trolley, ni d'un défaut du véhicule.

Dès lors, la responsabilité est entièrement à charge du camion, respectivement de son assurance responsabilité civile. En effet, la faute du chauffeur du camion apparaît hautement vraisemblable, car on ne saurait retenir un défaut du trolley et de son installation qui répondent entièrement aux exigences légales, et qui ont été approuvées par l'Office fédéral des transports.

5. Conclusion

Dans les cas de dommages matériels impliquant un trolleybus auquel le régime de responsabilité de la LCR s'applique, une défectuosité du véhicule au sens de l'art. 61 al. 2 LCR ne peut être admise lorsque le trolleybus répond aux exigences légales et que son installation a été approuvée par l'Office fédéral des transports.

De plus, concernant la preuve de la faute du détenteur intimé, l'ayant droit doit bénéficier d'un allègement du fardeau de la preuve s'il est dans l'impossibilité de rapporter la preuve matérielle d'un sinistre; l'établissement de la vraisemblance prépondérante de la survenance du sinistre doit suffire.