

Résumé et analyse

Proposition de citation :

SINGER MATHIEU, Le risque caractéristique de l'utilisation d'un smartphone dans la rue. Analyse de l'arrêt du Tribunal fédéral 4A_179/2021, Newsletter rcassurances.ch septembre 2022

Responsabilité pour l'exploitation d'un chemin de fer, causalité adéquate, interruption, faute grave de la personne lésée

Art. 40b al. 1 et 40c al. 2
let. b LCdF ; 38 al. 1 LCR ;
47 al. 2 1^{re} phr. OCR



Analyse de l'arrêt du Tribunal fédéral 4A_179/2021 du 20 mai 2022

Mathieu Singer

I. Objet de l'arrêt

Le piéton qui s'engage brusquement sur les voies du tramway, sans regarder autour de lui parce qu'il était absorbé par son téléphone portable, adopte un comportement gravement négligent et contraire aux règles les plus élémentaires de prudence, à tel point qu'il s'agit de la cause principale de l'accident. Bien que la présence de piétons distraits par leur téléphone fasse aujourd'hui partie du paysage urbain quotidien, le Tribunal fédéral estime qu'il n'est pas justifié de faire supporter le poids de telles imprudences aux entreprises ferroviaires. Les conditions pour une exonération de responsabilité de l'entreprise ferroviaire au sens de l'art. 40c LCdF¹ sont donc remplies.

II. Résumé de l'arrêt

A. Les faits

Le 20 février 2019, B. (ci-après « la victime ») a été grièvement blessé lors d'une collision avec un tramway exploité par une entreprise publique aux mains de la Ville de Zurich (ci-après « la commune »).

Le 8 octobre 2019, la victime introduit une action partielle à l'encontre de la commune, concluant au paiement d'une indemnité pour tort moral de CHF 30'000.-. La commune conclut au rejet de l'action partielle en invoquant les cas d'exonération de responsabilité prévus par l'art. 40c LCdF. Après avoir limité la procédure à la question de la responsabilité, le Tribunal de district de Zurich retient, par décision du 2 juin 2020, que la commune est responsable de l'accident.

¹ Loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (RS 742.101).

Le 9 février 2021, le Tribunal supérieur du canton de Zurich rejette le recours déposé par la commune. Celle-ci forme alors un recours en matière civile auprès du Tribunal fédéral.

S'agissant des circonstances de l'accident, la deuxième instance cantonale a retenu les faits suivants. La victime attendait à un arrêt de tramway le dos tourné contre le sens d'arrivée des rames. Elle était concentrée sur son téléphone portable depuis une durée indéterminée lorsqu'elle a brusquement traversé les voies sans regarder à gauche. C'est alors qu'elle a été percutée par le tramway qui arrivait. L'accident s'est produit sur un tronçon droit avec une bonne visibilité, un jour de beau temps, et la victime était familière des lieux.

B. Le droit

1) Généralités

Selon l'art. 40b al. 1 LCdF, le détenteur d'une entreprise ferroviaire répond du dommage si les risques caractéristiques liés à l'exploitation du chemin de fer ont pour effet qu'un être humain est tué ou blessé ou qu'un dommage est causé à une chose. En vertu de l'art. 40c LCdF, le détenteur est toutefois libéré de sa responsabilité civile si un fait qui ne lui est pas imputable a contribué à causer le dommage d'une façon si intense qu'il doit en être considéré comme la cause principale (al. 1) ; la faute grave du lésé ou d'un tiers constitue notamment un tel fait (al. 2 let. b).

Le Tribunal fédéral interprète l'art. 40c LCdF à la lumière de sa jurisprudence sur l'interruption du lien de causalité. Ainsi, le comportement d'une tierce personne (respectivement de la victime) ne constitue la cause principale du préjudice que s'il est si déterminant et se situe à tel point en dehors du cours normal des choses que la cause imputable au responsable n'apparaît plus comme juridiquement pertinente pour le préjudice survenu. La réalisation du risque d'exploitation doit apparaître dans les circonstances du cas comme d'importance moindre, au point de n'être qu'une cause partielle fortuite et insignifiante du préjudice. Pour déterminer s'il y a rupture de la causalité adéquate, le comportement objectif de la tierce personne doit être mis en relation avec l'influence du risque caractéristique de l'exploitation du chemin de fer (consid. 3.2).

Une violation de la diligence attendue résulte de la comparaison entre le comportement effectif de la personne impliquée et le comportement hypothétique d'une personne raisonnable, la faute étant d'autant plus grave que l'écart par rapport au comportement moyen est important (consid. 3.3).

Les tramways sont prioritaires dans la circulation (art. 38 al. 1 LCR²), ce même sur les passages pour piétons (art. 47 al. 2 OCR³). Partant, dans la mesure où la conductrice du tramway respecte la signalisation et les règles de circulation et qu'il n'y a pas de défaillance technique, toute collision avec un piéton implique en principe une faute de ce dernier. La faute est grave

² Loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (RS 741.01).

³ Ordonnance sur la circulation routière du 13 novembre 1962 (RS 741.11).

lorsque la victime contrevient à des règles élémentaires de prudence qu'une personne raisonnable placée dans la même situation aurait respectées. En milieu urbain, on attend un niveau d'attention approprié à la circulation en ville (consid. 3.4).

2) *Appréciation de l'instance précédente*

En l'espèce, l'instance précédente a reconnu que la victime, en s'engageant sur la voie du tramway sans regarder, avait violé les règles de circulation. Cependant, la faute commise n'était selon elle pas suffisamment grave pour reléguer complètement à l'arrière-plan le risque caractéristique de l'exploitation d'un réseau de tramways. De nos jours, la présence de piétons distraits par leur téléphone portable fait partie du paysage urbain, de sorte qu'un tel comportement ne s'écarte pas sensiblement du cours normal des choses. L'instance précédente a donc conclu, à l'instar de la première instance, que le comportement fautif de la victime était à prendre en compte au stade de la fixation de l'indemnité, mais qu'il n'interrompait pas le lien de causalité (consid. 4.2.2).

3) *Appréciation du Tribunal fédéral*

Le Tribunal fédéral commence par dresser un petit panorama de sa (rare) jurisprudence concernant les collisions entre des piétons et des tramways (consid. 4.3.1). Dans un arrêt de 1927, il a réduit la responsabilité de l'entreprise de tramway à 60% du préjudice dans le cas d'une personne qui avait traversé les voies sans regarder, mais dont la capacité de discernement était diminuée⁴. Quelques années plus tard, il a cette fois admis l'interruption du lien de causalité dans le cas d'une piétonne renversée alors qu'elle était absorbée par une conversation, au point qu'elle n'avait même pas prêté attention aux coups de cloches répétés du tramway en approche⁵. Enfin, dans un arrêt non officiellement publié de 2005, le Tribunal fédéral a jugé adéquate une part de responsabilité de 25% à la charge de l'exploitante du tramway lors d'un accident avec une piétonne qui s'était arrêtée soudainement au milieu des voies sans vérifier si une rame s'approchait⁶.

Dans un registre un peu différent, le Tribunal fédéral rappelle également qu'il a admis récemment l'exonération de responsabilité d'une entreprise ferroviaire, au sens de l'art. 40c LCdF, dans le cas de deux personnes qui traversaient un passage à niveau en transportant un catamaran, et dont l'une avait été violemment électrocutée parce que le mât monté du bateau, haut de près de 7 mètres, avait touché les lignes électriques du train (consid. 4.3.2)⁷.

En venant à l'appréciation du cas d'espèce, le Tribunal fédéral constate que la victime a contrevenu aux règles de circulation citées plus haut (consid. 4.3.3, renvoyant au consid. 3.4). Après avoir rappelé les circonstances de l'accident et la gravité de la faute de la victime (consid. 4.3.4), les juges n'estiment pas décisif l'argument selon lequel la présence de piétons

⁴ ATF 53 II 433.

⁵ ATF 57 II 585.

⁶ Arrêt du TF 5C.142/2005 et 5P.219/2005 du 30 septembre 2005.

⁷ Arrêt du TF 4A_131/2021 du 11 février 2022, résumé in Newsletter rcassurances.ch avril 2022.

occupés par leur téléphone fait partie du paysage urbain quotidien. On ne saurait affirmer qu'une personne raisonnable placée dans les mêmes circonstances aurait agi de la même manière. Ce n'est pas une question de reproche moral adressé à la victime, mais de savoir dans quelle mesure l'on peut encore faire supporter à la commune les conséquences de ce comportement dangereux. Or, il n'appartenait pas à cette dernière de mieux sécuriser l'arrêt de tramway, mais bien plutôt à la victime de faire preuve d'un minimum de prudence (consid. 4.3.5).

Un auteur de doctrine⁸ critique le fait que la faute des piétons soit parfois lourdement pondérée dans les affaires de responsabilité civile liées à l'exploitation de tramways. Il estime que la densité du trafic actuel dans les villes exige d'eux une grande attention et que des erreurs d'appréciation peuvent vite arriver dans des situations complexes. Il ne faudrait admettre une faute grave qu'en cas d'irruption sur les voies totalement irréfléchie. Selon le Tribunal fédéral, il n'est pas nécessaire de se prononcer sur cette opinion, car encore une fois, la faute de la victime dans la présente affaire était si grave qu'elle ne peut en tirer aucun argument en sa faveur (consid. 4.3.6).

En conclusion, le comportement contraire aux règles de circulation de la victime apparaît comme la cause principale de l'accident. Les conditions pour une exonération de la responsabilité civile au sens de l'art. 40c LCdF sont donc remplies (consid. 4.4).

III. Analyse

Outre les arrêts anciens en matière de collision entre piétons et tramways (cf. consid. 4.3.1) ainsi que celui relatif au catamaran transporté à travers les voies de chemin de fer (cf. consid. 4.3.2) que le Tribunal fédéral a mentionnés, l'exonération de responsabilité des entreprises ferroviaires a donné lieu récemment à deux autres décisions intéressantes.

Pas plus tard qu'une dizaine de jours après l'arrêt commenté, une autre affaire d'accident avec un tramway zurichois a été tranchée par le Tribunal fédéral⁹. Il s'agissait cette fois d'un cycliste qui, après avoir remonté dans le mauvais sens, par le trottoir, une rue à sens unique, avait débouché sur une rue sur laquelle circulait un tramway et perdu la maîtrise de son vélo lors de son freinage en catastrophe destiné à éviter la collision – sans succès. Les considérants en droit reprennent pour l'essentiel ceux de l'arrêt commenté¹⁰. Dans ce cas également, le Tribunal fédéral conclut à une interruption du lien de causalité en raison de la conduite

⁸ HÜRZELER MARC, *Fussgänger im Strassenverkehr – Grundlagen und neuere Entwicklungen*, in : Schaffhauser (édit.), *Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2011*, Berne 2011, p. 111 ss, p. 137 s.

⁹ Arrêt du TF 4A_91/2022 du 31 mai 2022.

¹⁰ Cf. arrêt du TF 4A_91/2022 du 31 mai 2022, consid. 3.2-3.6. A noter qu'en raison de l'ancienneté des faits, cet arrêt n'est pas rendu en application de l'art. 40c LCdF, entré en vigueur en 2010, mais de l'ancienne Loi fédérale sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et de La Poste Suisse du 28 mars 1905 (aRS 221.712.742). Il n'apparaît toutefois pas de différence significative dans les principes juridiques appliqués.

« grossièrement négligente » de la victime, s'écartant de manière flagrante du comportement moyen attendu dans une telle situation¹¹.

On observe une ligne assez cohérente entre ce dernier arrêt, l'arrêt commenté et les deux anciens ATF cités par le Tribunal fédéral. Toutes ces affaires concernent une collision entre un tramway et une personne ayant commis une grave imprudence. Dans trois des quatre cas, le Tribunal fédéral a conclu à une exonération de responsabilité de l'exploitant du tramway en raison de la rupture du lien de causalité¹². Dans le dernier, il a seulement réduit le montant de l'indemnité de 40%, mais cela s'explique par la capacité de discernement diminuée de la victime, attestée par une expertise psychiatrique¹³.

Toutefois, la cohérence se fragilise quelque peu si l'on examine un arrêt de 2019¹⁴. Il était question d'un homme âgé attendant sur un quai de gare et qui avait été poussé contre le train en mouvement par une tierce personne (déclarée du reste pénalement irresponsable en raison d'une toxicomanie et de troubles psychiatriques). Dans cet arrêt, le Tribunal fédéral commence par souligner, à la suite de l'instance cantonale, que les déplacements des trains font partie des risques caractéristiques de l'exploitation ferroviaire, en ce qu'ils peuvent causer collision ou écrasement¹⁵. Il analyse ensuite la genèse de l'art. 40c LCdF et en dégage une interprétation plutôt restrictive, qui doit rester compatible avec les principes généraux des responsabilités objectives aggravées¹⁶. Dans le cas d'espèce, le Tribunal fédéral estime que le fait que des passagers attendant sur un quai soient poussés sur les voies par d'autres personnes n'est pas un événement s'écartant du cours normal des choses au point qu'on ne puisse pas s'y attendre ; un tel accident peut survenir pour différentes raisons, notamment une bousculade¹⁷. Il n'y a donc pas de rupture du lien de causalité.

Ainsi, en mettant en parallèle les deux arrêts, il en ressort qu'une personne rivée sur son téléphone portable traversant des voies de tramway sans regarder autour d'elle serait un événement plus extraordinaire, plus inattendu, que celui d'une personne poussée (accidentellement ou volontairement) par un tiers sur les voies. Dans le premier cas, le risque caractéristique généré par le déplacement de tramways ou de trains passerait au second plan, n'apparaissant plus que comme une cause insignifiante du préjudice, mais pas dans le second. L'affirmation paraît douteuse...

¹¹ Arrêt du TF 4A_91/2022 du 31 mai 2022, consid. 5.3.3.

¹² ATF 57 II 585 ; arrêt du TF 4A_179/2021 du 20 mai 2022 ; arrêt du TF 4A_91/2022 du 31 mai 2022.

¹³ ATF 53 II 433, consid. 2.

¹⁴ Arrêt du TF 4A_602/2018 du 28 mai 2019.

¹⁵ Arrêt du TF 4A_602/2018 du 28 mai 2019, consid. 2.1.

¹⁶ Arrêt du TF 4A_602/2018 du 28 mai 2019, consid. 3.3 ss. Dans ce cadre, il est notamment question des personnes suicidaires en incapacité de discernement, thème qui a marqué les travaux préparatoires. L'intention du législateur était de ne plus faire supporter les conséquences civiles de ces drames aux entreprises ferroviaires.

¹⁷ Arrêt du TF 4A_602/2018 du 28 mai 2019, consid. 3.4.1.

Malgré cette apparente contradiction, la jurisprudence peut néanmoins emporter approbation pour une autre raison, que le Tribunal fédéral a d'ailleurs anticipée¹⁸. Il y a en effet une différence fondamentale entre l'affaire du piéton distrait par son téléphone et celle de la personne poussée contre le train : l'auteur de la faute. Dans un cas, la victime de l'accident a provoqué celui-ci par son propre comportement, tandis que dans l'autre, la victime de l'accident a subi le comportement d'une tierce personne. Des considérations d'équité et de protection des victimes justifient d'appréhender de manière plus restrictive la question de l'interruption du lien de causalité lorsque la cause (potentielle) d'interruption se situe hors de la sphère d'influence de la victime. Quant aux adeptes du smartphone, les voilà désormais prévenus des risques de cette « activité » !

¹⁸ Cf. arrêt du TF 4A_602/2018 du 28 mai 2019 consid. 3.4.2 : « [...] setzt die Beurteilung eines allfälligen Haftentbindungsgrundes eine gerichtliche Wertung voraus, die bei Selbstverschulden durchaus anders ausfallen kann, als im Zusammenhang mit einem Drittverschulden oder höherer Gewalt ».