

dire que, dans la créance hypothécaire, l'hypothèque n'est que l'accessoire de la créance; loin de là: l'hypothèque a, parfois, une telle importance et agit si effectivement sur la créance à laquelle elle est attachée qu'elle la transforme et que, si elle vient à être annulée, sa disposition rétroagit sur la créance au point de pouvoir la rendre illusoire. Le droit hypothécaire prend alors un rôle prépondérant; c'est notamment le cas lorsque, comme en l'espèce, le cessionnaire prétend faire appel à la garantie du cédant à raison de la nullité de l'hypothèque, indépendamment même de la question d'existence ou d'inexistence de la créance. Il n'est dès lors pas possible de nier que la garantie du cédant est en rapport direct avec la nature de la créance et que c'est à tort que les arrêts cités ont fait abstraction de cet élément.

4. — La nature de la créance cédée ayant un effet sur la garantie du cédant à l'égard du cessionnaire, le droit hypothécaire cantonal aura son influence lorsqu'il s'agira de créance hypothécaire. — Il résulte de là que la liaison intime — existant entre les règles de droit régissant les créances hypothécaires et les règles du droit immobilier, — qui a nécessité la réserve faite par l'art. 198 CO pour la cession proprement dite des créances hypothécaires, nécessite aussi que cette réserve soit étendue aux conséquences et conditions de la cession des dites créances. Dans ces circonstances, la question de savoir quels sont les effets de l'annulation d'une hypothèque sur la créance hypothécaire et quels droits découlent de cette annulation pour le cessionnaire vis-à-vis du cédant doivent être examinés uniquement en regard du droit cantonal. Le Tribunal fédéral est donc incompétent en la matière.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral

prononce :

Il n'est pas entré en matière sur le recours pour cause d'incompétence.

84. Arrêt du 1^{er} novembre 1907,

dans la cause Tornare, dem. et rec., contre Brandt, déf. et int.

Art. 50 et suiv. CO. Responsabilité des conducteurs d'automobile pour accidents causés aux personnes. — Portée, pour la responsabilité civile, du concordat intercantonal concernant la circulation des automobiles. — Faute du conducteur consistant dans une vitesse exagérée.

A. — Le 2 juin 1905, le Dr Brandt, voyageant en automobile avec son ami Louis Gallet, rencontra au-dessus de Charmey (Fribourg) trois chars de bois, marchant l'un derrière l'autre, conduits par Edouard Tornare et ses deux fils.

Au moment du passage de l'automobile, le conducteur du second char, le dit Edouard Tornare, tomba sous les roues du char, qui lui passa en entier sur le corps. Tornare mourut peu après des suites de cet accident.

Les demandeurs estimant que le décès de leur mari et père est la conséquence d'une faute du défendeur, lui ont, après une poursuite pénale qui s'est terminée par un acquittement, ouvert la présente action civile et ont conclu à ce qu'il plaise aux tribunaux :

> 1° Condamner le Dr Brandt à payer à l'hoirie de feu Edouard Tornare, soit à dame veuve Edouard Tornare, à Charmey, et à ses deux enfants, la somme de 30 000 fr., ou ce que justice connaîtra, à titre d'indemnité; >

> 2° A payer l'intérêt de la dite somme au taux du 5 % l'an dès le 2 juin 1905. »

Le défendeur a contesté toute faute de sa part et a conclu au déboutement des demandeurs.

B. — De l'expertise faite sur les lieux par l'ingénieur Matthey-Doret et à laquelle l'instance cantonale a accordé un grand poids, il résulte ce qui suit :

Le point précis où l'automobile a croisé le deuxième char est en rase campagne, à une altitude de 900 mètres, cette partie de la route ne se trouve ni dans la traversée d'un village ou hameau, ni à un contour, ni à un endroit où l'autorité

a ordonné, soit par des écriteaux, soit de toute autre manière, une allure réduite pour les automobiles. — En cet endroit, la route dont la largeur est de 5^m60 monte en une rampe approximative de 3 ‰ dans le sens de la direction que suivait l'automobile ; les chars de bois descendaient. — En admettant, ce qui est conforme aux données du dossier, que chaque véhicule tenait sa droite au moment du croisement, on constate qu'il restait un espace libre de 2 mètres au moins au milieu de la route. — Les conducteurs des deux premiers chars pouvaient voir arriver l'automobile venant de Charmey à une distance de 250 à 300 mètres. Etant donné le fait que le second char suivait le premier à 15 ou 20 mètres seulement, le conducteur de l'automobile ne pouvait voir ce second char, dont la vue lui était masquée par le premier ; il ne pouvait conséquemment se rendre compte de quelle façon se comporterait le cheval de ce second char.

L'expert a examiné et essayé l'automobile du Dr Brandt et déclaré, à son sujet, ce qui suit : C'est une petite voiturette avec moteur à essence de pétrole à un seul cylindre, horizontal, pouvant développer une force de quatre chevaux et munie d'un régulateur automatique agissant sur l'admission et empêchant la vitesse du moteur de dépasser un nombre de tours qui correspond à une vitesse en palier de 28 à 30 km. à l'heure, cette vitesse pouvant du reste être réduite à chaque instant grâce à une manette de ralentissement placée sur le devant du siège, près de la jambe droite du conducteur. — Le moteur commande les deux roues arrière du véhicule par l'intermédiaire d'un embrayage à cône et d'un dispositif de changement de vitesse et de marche comportant trois vitesses avant et une arrière. La première vitesse correspond à environ 8 km., la deuxième à environ 18 km. et la troisième à environ 28-30 km. à l'heure.

C. — Quant à l'accident lui-même, dit l'instance cantonale, il s'est, d'après Pierre Julmy et d'autres témoins, produit dans les circonstances suivantes : L'automobile arrivait à une forte allure, mais a ralenti un peu avant le croisement. Il ne s'est rien passé d'anormal avec le premier attelage ; par contre, le cheval du second a pris peur et s'est dressé sur

les pieds de derrière. Edouard Tornare père était assis sur les billes tenant en mains les rênes ; il a retenu le cheval, puis est tombé sur la route en voulant sauter à terre et a passé sous les roues du char, d'où il a été transporté à son domicile et c'est là qu'il est mort peu après. Lors de son transport Ed. Tornare a expliqué que la jument avait fait un « contour » et que lui, Tornare, « était tombé droit en avant à bothion », mais il n'a pas parlé de l'automobile ni dit autre chose.

D. — Les demandeurs ont allégué contre le défendeur les fautes et négligences suivantes : L'automobile est ancienne et bruyante dans sa marche ; le défendeur devait prendre des précautions spéciales, parce qu'il circulait sur une route de montagne ; la voiture marchait à une allure exagérée ; le conducteur ne s'est pas comporté comme il l'aurait dû au moment du croisement, il n'a pas suffisamment donné de la trompe, il aurait dû s'arrêter et arrêter son moteur ; il a pris la fuite après l'accident.

Le défendeur a contesté ces allégations ; il a déclaré avoir pris toutes les précautions dictées par les circonstances ; il a jeté, en passant, un coup d'œil du côté des chevaux, ils ont dressé l'oreille et accéléré le pas, ce qui est habituel chez ces bêtes, mais aucun d'eux n'a fait un écart ou ne s'est emporté ; les voyageurs n'ont pas su qu'un accident s'était produit ; l'accident est dû, pour une part, à une inattention de la victime qui paraît avoir été assoupie sur son char et ne pas avoir tenu ses rênes fermement en mains.

E. — Par jugement du 7 mai 1907, le Tribunal cantonal de Neuchâtel a déclaré la demande mal fondée.

Les motifs de ce prononcé seront, pour autant que de besoin, indiqués dans la partie de droit du présent arrêt.

F. — Les demandeurs ont, en temps utile, déclaré recourir en réforme au Tribunal fédéral contre ce jugement. Ils ont repris leurs conclusions originaires.

Statuant sur ces faits et considérant en droit :

1. — Ainsi que le Tribunal fédéral l'a déjà jugé (RO 31 II 418), tout conducteur d'automobile qui, par négligence ou im-

prudence viole la règle générale qui lui interdit de mettre sans droit en danger la sûreté de son prochain commet un acte illicite et est tenu de réparer le dommage que son acte a causé ; cette règle découle de l'art. 50 CO. — Les dispositions réglementaires que contient le concordat intercantonal concernant la circulation des automobiles et cycles en Suisse n'ont qu'un caractère de police et ne sont pas à elles seules déterminantes pour établir la responsabilité civile en cas d'accident causé par une automobile (RO 33 II 85). Un acte illicite, au sens de l'art. 50, commis par un conducteur d'automobile, implique fréquemment une violation du règlement ; mais, d'une part, il peut y avoir des actes illicites qui ne sont pas antiréglementaires (RO 31 II 418) et, d'autre part, si une violation du règlement ne permet pas au conducteur d'automobile d'échapper au reproche de négligence ou d'imprudence (RO 30 II 252 et loc. cit.), elle n'entraînera cependant la responsabilité civile de son auteur que pour autant que cette infraction est dans un rapport de cause à effet avec le dommage subi (RO 30 II 254 et 33 II 87).

C'est donc à tort que le défendeur a prétendu limiter le débat à l'application du concordat intercantonal.

2. — Les demandeurs n'ont pas repris, dans leur recours et leur plaidoyer devant le Tribunal fédéral, l'examen des éléments de faute qu'ils avaient prétendu tirer du fait que l'automobile étant ancienne serait bruyante dans sa marche, que le conducteur n'aurait pas suffisamment corné et que, s'étant aperçu de l'accident, il aurait néanmoins continué sa route. Le Tribunal fédéral n'a donc pas à revoir ces allégations dont l'inexactitude a du reste été établie d'une façon concluante par l'instance cantonale.

3. — Le point sur lequel les recourants ont le plus particulièrement insisté est l'excès de vitesse dont le défendeur se serait rendu coupable et qui, à leur dire, résulterait des témoignages.

L'art. 9 al. 2 du concordat intercantonal dispose que sur les routes de montagne, autorisées par les autorités cantonales, la vitesse ne peut en aucun cas dépasser 10 kilomètres à l'heure. Pour que la violation de cette disposition réglemen-

taire pût être admise, il faudrait, avant tout, qu'il fût prouvé que la route conduisant de Charmey à Bellegarde est une route de montagne ; or tel n'est pas le cas. Il n'est pas établi que le secteur de route sur lequel l'accident s'est produit soit classé par l'autorité cantonale fribourgeoise parmi les routes de montagne, et le Tribunal cantonal de Neuchâtel déclare que les demandeurs n'ont pas même tenté de rapporter la preuve de ce fait. D'autre part l'expert a déclaré dans son rapport que ce n'est que 7 kilomètres plus haut qu'il a rencontré un poteau indicateur portant la mention : « Route de montagne. — Allure modérée, » cela à 1350 mètres d'altitude. Il a ajouté qu'à son avis la route en question n'a pas le caractère d'une route de montagne. Cette constatation de l'instance cantonale, qui n'est pas en contradiction avec les pièces du dossier, lie le Tribunal fédéral.

Le fait que la route sur laquelle l'accident s'est produit n'est pas une route de montagne ne signifie cependant pas, comme le défendeur le prétend, qu'il pût impunément marcher à l'allure de 30 kilomètres à l'heure, maximum fixé par l'art. 9 al. 4 du concordat intercantonal. Ainsi que le Tribunal fédéral l'a déjà prononcé (RO 33 II 85), c'est en regard des circonstances qu'il faut juger si l'allure de l'automobile constitue un acte illicite et, à cet égard, l'altitude importe moins que la configuration générale du terrain, la largeur de la route, les rampes et les rayons des courbes.

4. — L'instance cantonale n'a pas admis que l'automobile ait, vu les circonstances locales, marché à une allure excessive ; elle s'est, à cet égard, exprimée comme suit : « L'expert a établi que la voiture ne peut faire que 28 à 30 km. à l'heure au maximum, que sur une rampe de 3 ‰ dans le sens de la direction suivie par l'automobile, la voiture ne pouvait, à la plus grande vitesse, dépasser 25 kilomètres à l'heure. En dehors de cela, il y a au dossier une déclaration fort importante, celle du témoin Julmy, qui a dit que l'automobile arrivait à une forte allure, mais a ralenti avant le croisement. Le témoin Gallet, qui accompagnait le défendeur, a toujours affirmé également qu'avant de rencontrer les Tornare le défendeur a pris la seconde vitesse (18 km. à l'heure)

et tout permet d'admettre qu'il a été procédé ainsi. Le garde-chasse Moser a déclaré aussi dans un premier interrogatoire que, lorsqu'il l'a vue, l'automobile n'allait pas fort. De tous ces moyens de preuve il ressort qu'au moment de la rencontre et même avant l'automobile du défendeur ne cheminait point à une allure excessive et qu'il n'a pas été imprudent dans sa marche ; il n'a pas dépassé la vitesse que les circonstances permettaient. »

Cette manière de voir doit être confirmée. Les constatations de fait sur lesquelles l'instance cantonale a basé son appréciation ne sont pas en contradiction avec les pièces du dossier et lient par conséquent le Tribunal fédéral. Il y a, comme les recourants l'allèguent, certaines dépositions de témoins qui ne concordent pas avec cette solution ; mais il faut remarquer, d'une part, que les dépositions des témoins qui ont vu passer la voiture à Charmey ou près de ce village, soit à deux ou trois kilomètres du lieu de l'accident, sont sans pertinence et, d'autre part, que tous les témoins n'ont donné qu'une appréciation personnelle, au jugé, sans avoir pu faire de vérification matérielle de leur estimation ; du reste, se trouvant en face de contradictions, le tribunal cantonal n'a fait qu'user du droit dont tout juge dispose, en appréciant librement les témoignages. C'est avec raison, en particulier, que le tribunal neuchâtelais n'a pas cru devoir retenir l'estimation de la vitesse de marche faite par le témoin Gallet à 20-25 kilomètres, déposition dont les recourants font état dans leur déclaration de recours. En effet, le témoin n'a indiqué ce chiffre que sous toutes réserves et en affirmant que son automédon avait ralenti et pris la seconde vitesse, ce qui, d'après l'expertise, donne un maximum de 18 kilomètres en palier.

Quant à l'appréciation juridique que l'instance cantonale a faite des faits par elle admis, elle ne viole pas la loi. On ne peut pas dire qu'en marchant à moins de 18 kilomètres à l'heure, — maximum qui n'a pas été atteint puisque la route montait et que le conducteur a ralenti, — le défendeur ait mis en danger la vie de son prochain, alors qu'il résulte de l'expertise et des pièces du dossier que l'automobile en

cause est une petite voiturette de 1^m26 de large, — qu'au lieu de l'accident la route mesure 5^m60 de largeur, — qu'elle gravit une rampe du 3 ⁰/₀, — qu'elle est située au fond de la vallée, — qu'il n'y a pas de contour à l'endroit même (ce fait résulte tant de l'expertise que des cartes et plans produits), — que les Tornare ont pu voir arriver l'automobile à une distance de 250 à 300 mètres, — qu'il faisait encore grand jour, — et que de l'avis de l'expert le chemin en question est très praticable aux automobiles et bien propre à l'allure autorisée de 30 kilomètres sans aucun danger pour qui que ce soit. Les circonstances locales n'exigeaient donc pas de précautions extraordinaires quant à la vitesse et le défendeur ne s'est à cet égard pas rendu coupable de négligence ou d'imprudence en marchant à une allure qui n'a pas dépassé 18 kilomètres.

5. — Les demandeurs ont encore prétendu voir une négligence ou une imprudence dans l'attitude du défendeur au moment du croisement. Il faut donc examiner si le conducteur de l'automobile a violé les prescriptions réglementaires ou, d'une manière plus générale, les ordres dictés par la prudence au moment où il a croisé les chars de bois conduits par les Tornare.

Ainsi que les recourants le relèvent dans leur déclaration de recours, le défendeur a déclaré lui-même avoir vu « longtemps à l'avance les trois chars Tornare avant le croisement » ; il est établi que, dès ce moment-là, il a corné plusieurs fois et ralenti sa vitesse de marche. Il n'a pas été allégué, ni par les demandeurs, ni par les témoins que le premier cheval, qui est cependant présenté en demande comme étant parfois ombrageux, ait manifesté des signes de frayeur quelconques, soit en voyant arriver l'automobile à distance, soit au moment du croisement. Le chauffeur, qui avait corné, n'avait donc aucune raison de prendre une autre mesure de prudence que de ralentir ; la voie était libre devant lui, puisque les chars tenaient la droite de la route.

Le second char suivait le premier à une faible distance, que les demandeurs et les témoins ont dit être d'une dizaine de mètres, tandis que l'expert l'estime, d'après sa visite lo-

cale, à 15 ou 20 mètres. Cette différence importe peu ; le fait déterminant est que cette distance était assez courte pour que le conducteur de l'automobile ne pût pas voir, à petite distance, ce second char, dont la vue lui était masquée par le premier. Le défendeur n'a donc pas pu se rendre compte, à l'avance, de quelle façon se comportait le cheval qui, du reste, lui aussi, ne pouvait pas voir venir l'automobile. Comme le conducteur avait ralenti sa marche, qu'il avait annoncé son approche en cornant et que le cheval du premier char n'avait manifesté aucun signe de frayeur, il n'y avait aucun motif d'arrêter le moteur. On ne saurait, en effet, prétendre qu'un conducteur d'automobile doit pousser les mesures de prudence jusqu'à arrêter son moteur chaque fois que, pour une raison ou une autre, il ne peut pas voir comment se comporte le cheval d'un char qu'il va croiser.

La conduite du second cheval, au moment même du croisement, n'a pas été clairement établie. Dans un de ses interrogatoires, le défendeur a déclaré : « Quant au second cheval, il a été surpris, a dressé les oreilles et a accéléré son allure. » Le témoin Gallet, compagnon de route du défendeur, qui s'est retourné après le croisement, a dit : « Le second cheval s'effraya un peu », « tressaillit », « dressa les oreilles », « mais il ne se cabra pas », « il reprit le milieu de la route », « je vis que la seconde voiture n'était plus en ligne des deux autres ». Le témoin Julmy, qui assista de loin à l'accident, dit avoir vu le cheval « se cabrer, se dressant sur les pieds de derrière ». Le témoin Thurler a rapporté que la victime lui aurait dit que sa jument avait fait un « écart », un « contour », mais sans parler de l'automobile. Il n'est pas contesté que le cheval a accéléré le pas et s'est porté en avant jusqu'à la hauteur du premier char. — Quelle que soit la manière dont le cheval ait manifesté sa surprise au moment du passage de l'automobile, — que ce soit en dressant les oreilles, en tressaillant, en se cabrant ou en faisant un écart, — ce mouvement ne s'est produit qu'à un moment où le conducteur de l'automobile, l'eût-il même voulu, n'aurait pas pu, au dire de l'expert, arrêter son moteur utilement. Il paraît

même rationnel d'admettre que, comme le défendeur l'allègue, le bruit et la trépidation violente que cause l'arrêt d'un moteur n'auraient fait qu'augmenter la frayeur du cheval à côté duquel l'automobile se serait arrêtée. C'est à bon droit que, dans ces conditions, l'instance cantonale n'a pas vu d'acte illicite dans l'attitude du conducteur au moment du croisement et a ajouté : « On ne pourrait reprocher au D^r Brandt de ne pas s'être arrêté que si le cheval avait, avant que l'automobile soit, pour ainsi dire, en face de lui, manifesté des signes de frayeur et que le conducteur du véhicule les ait vus, mais ce n'est pas ainsi que les choses se sont passées. »

6. — C'est à tort que les recourants prétendent voir, dans les dépositions du défendeur, des contradictions inconciliables avec la version admise par l'instance cantonale. En effet, la déclaration faite par le conducteur de l'automobile qu'il a vu à une grande distance les trois chars Tornare avec leurs hauts chargements n'empêche nullement qu'à petite distance il n'ait pas vu le cheval du second char qui lui était caché par le premier véhicule et qu'au moment du croisement il ne lui ait donné qu'un rapide coup d'œil en passant, préoccupé qu'il était par le passage du troisième char, la possibilité de l'arrivée d'un quatrième char et le contour qu'il avait à faire.

7. — Aucun acte illicite n'étant établi à la charge du défendeur, il ne peut être rendu responsable des suites de l'accident survenu à Edouard Tornare. Il est dès lors sans intérêt d'examiner si l'accident est dû à un cas fortuit ou à la propre faute de la victime qui, aux dires de l'instance cantonale, n'aurait pas conduit son cheval avec toute l'attention voulue.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

Le recours est écarté et le jugement dont est recours confirmé en son entier.