

33 ans au jour de l'accident, mère de quatre enfants de deux à neuf ans, sans fortune, n'étant pas propriétaire du domaine qu'exploitait son mari et qui lui était affermé par le père Erni. La ferme se trouve, d'après un inspecteur même de la compagnie, dans un état de délabrement complet. A première vue, la demanderesse ne devait donc pas avoir grande chance de se remarier. Cependant, il faut considérer qu'à la campagne, une veuve avec de jeunes enfants peut difficilement demeurer seule à la tête d'une exploitation agricole et qu'ainsi la probabilité de remariage est plus grande dans ce cas. En revanche, le risque est plus grand aussi que la femme, contrainte dans une certaine mesure à chercher un nouvel époux, ne fasse pas un mariage heureux, même du point de vue matériel. A cet égard, on doit considérer que Willy Erni était doué de qualités particulières ; le Tribunal cantonal dit de lui qu'il était un « homme vaillant, robuste et grand travailleur », qui avait encore la possibilité de développer son exploitation agricole et ses transports.

Il n'est toutefois pas nécessaire de décider si une réduction se justifie en raison de la probabilité du remariage de dame Erni et si le Tribunal fédéral pourrait y procéder alors que ce moyen n'a pas été invoqué devant la juridiction cantonale. En effet, cette réduction n'aurait en tout cas jamais dépassé ni même atteint 20 % du capital alloué, soit une somme de 3000 à 4000 fr. Or, selon ce qui précède (considérant sur le dommage), c'est une somme de 23 129 fr., au lieu de 20 139 fr. 84, qui doit en réalité être accordée à dame Erni pour perte de soutien. Si l'on y ajoute les 4000 fr. pour tort moral, l'indemnité totale se monte donc à 27 129 fr., c'est-à-dire à un montant d'environ 3000 fr. plus élevé que celui qu'a fixé la juridiction cantonale (24 140 fr.) et que le Tribunal fédéral ne peut dépasser.

### 37. Arrêt de la 1<sup>e</sup> Cour civile du 1<sup>er</sup> juillet 1946 dans la cause *Assicuratrice Italiana, Compagnie d'assurances contre les accidents contre Paul Maillard.*

#### *Circulation routière.*

1. *Objet de l'assurance-responsabilité civile* (art. 48 LA). La responsabilité contre les conséquences de laquelle le détenteur d'un véhicule à moteur est assuré par l'assurance-responsabilité obligatoire est la responsabilité instituée par les art. 37 sv. LA pour les dommages causés « par suite de l'emploi d'un véhicule à moteur ».
2. *Emploi d'un véhicule à moteur au sens de l'art. 37 LA.* Il y a emploi d'un véhicule à moteur lorsque ses organes proprement mécaniques, notamment le moteur et les phares, sont en action, ou du moins — s'ils ne le sont pas — lorsque l'accident, considéré dans son ensemble, reste dû au danger spécial créé par le fonctionnement de ces organes. Rejet du critère de la mise en circulation. Confirmation de la jurisprudence.

#### *Motorfahrzeugverkehr.*

1. *Gegenstand der Haftpflichtversicherung* (Art. 48 MFG). Die Haftung, gegen deren Folgen der Motorfahrzeughalter durch die gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung versichert ist, ist die durch Art. 37 MFG begründete Haftung für den « durch den Betrieb eines Motorfahrzeuges » verursachten Schaden.
2. *Betrieb eines Motorfahrzeuges im Sinne von Art. 37 MFG.* Im Betrieb befindet sich ein Motorfahrzeug, wenn dessen maschinelle Einrichtungen im eigentlichen Sinne, insbesondere der Motor und die Scheinwerfer, in Funktion sind, oder, sofern dies nicht der Fall ist, doch der Unfall in seiner Gesamtheit betrachtet auf die durch die Betätigung dieser Einrichtungen geschaffene besondere Gefahr zurückzuführen ist. Ablehnung des Kriteriums der Inverkehrsetzung. Bestätigung der Rechtsprechung.

#### *Circolazione stradale.*

1. *Oggetto dell'assicurazione contro la responsabilità civile* (art. 84 LCA). La responsabilità, contro le cui conseguenze è obbligatoriamente assicurato il detentore d'un autoveicolo, è la responsabilità prevista dall'art. 37 LCV per i danni causati « col far uso di un autoveicolo ».
2. *Uso d'un autoveicolo a' sensi dell'art. 37 LCV.* Si usa un autoveicolo, quando i suoi organi meccanici in senso vero e proprio, specialmente il motore e i fari, sono in azione o, se non lo sono, quando l'infortunio, considerato nel suo complesso, è dovuto al pericolo speciale creato dal funzionamento di questi organi. Rigetto del criterio della messa in circolazione. Conferma della giurisprudenza.

A. — Le 30 septembre 1942, vers 20 h. 15, Paul Maillard, qui avait travaillé durant la journée dans les mines du

Val Ferret, descendait à vélo la route d'Orsières pour rentrer chez lui. Arrivé au hameau de Prayon, il se jeta contre un camion qui stationnait sans lumière au bord de la route. Ce camion appartenait à Charles Comte, à Sion. Le chauffeur Morard l'avait laissé à cet endroit, après avoir fait le même jour différents transports dans la région d'Orsières. Maillard fut relevé avec une fracture du bassin et diverses côtes enfoncées. Il dut être hospitalisé jusqu'à fin mars 1943. Depuis lors, il fut soigné à domicile. Ce n'est qu'à fin mai 1944 qu'il recouvra sa pleine capacité de travail. Jusqu'à ce moment-là, la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents lui versa les allocations légales sur la base des rapports médicaux. Contre la suspension des versements dès le 1<sup>er</sup> juin 1944, Maillard a recouru au Tribunal fédéral des assurances, alléguant une invalidité permanente. Le recours a été rejeté.

Une enquête pénale a été ouverte contre le chauffeur Morard, qui a été déclaré coupable d'infraction à l'art. 19 LA (défaut d'éclairage), d'entrave à la circulation publique (art. 237 CP) et de lésions corporelles par négligence (art. 125 CP), et a été condamné à 200 fr. d'amende. La demande d'indemnité de Maillard a été renvoyée au for civil.

B. — Par exploit du 16 mai 1944, Paul Maillard a intenté action, en vertu de l'art. 49 LA, à l'Assicuratrice Italiana, compagnie auprès de laquelle le détenteur du camion était assuré contre les conséquences de sa responsabilité civile. Il réclamait paiement d'une somme de 27 754 fr., comprenant la réparation de son invalidité permanente estimée à 20 % et une indemnité pour tort moral de 3000 fr. Les experts commis par le tribunal ayant conclu à l'absence d'invalidité, le demandeur a renoncé à réclamer des dommages-intérêts mais a porté à 5000 fr. sa demande de satisfaction.

Statuant le 8 février 1946, le Tribunal cantonal du Valais a admis l'action à concurrence de 3000 fr. Il considère que le camion de Comte était « en emploi » au moment de

l'accident, parce que, étant arrêté sur une route de montagne, il constituait un danger spécial par son seul volume, sans compter qu'il était garé à gauche et n'était pas éclairé comme le prescrit l'art. 39 du règlement d'exécution de la LA.

C. — Contre cet arrêt, la défenderesse recourt en réforme au Tribunal fédéral en concluant au rejet total de la demande.

Le demandeur conclut au rejet du recours et à la confirmation de l'arrêt attaqué.

*Considérant en droit :*

1. — Le demandeur exerce contre la défenderesse l'action directe prévue par l'art. 49 LA. Il s'agit d'abord de savoir quelle est la nature de la responsabilité contre les conséquences de laquelle le détenteur est assuré.

Tout détenteur d'un véhicule à moteur est tenu de contracter une assurance-responsabilité civile. Le permis de circulation ne lui est délivré que s'il justifie de la conclusion de ce contrat (art. 7 LA). Mais l'assurance n'est obligatoire que pour la responsabilité définie par la loi. Or cette responsabilité est restreinte, selon l'art. 48 LA, aux « dommages causés par l'emploi du véhicule ». Le texte allemand se sert ici du mot « Gebrauch », et non du mot « Betrieb » comme à l'art. 37, tandis que le texte français parle dans les deux articles d'« emploi ». Cependant les travaux législatifs et la disposition même du titre troisième de la loi, avec ses deux principaux chapitres : « responsabilité civile » et « assurance », ne permettent pas de douter que la responsabilité qui est ici visée est celle du détenteur selon les art. 37 sv. LA, c'est-à-dire la responsabilité pour le dommage causé « par suite de l'emploi d'un véhicule à moteur » (« durch den Betrieb »). C'est en ce sens que se prononcent tous les auteurs (STREBEL, Comment. notes 14 et 16 à l'art. 48 ; STADLER, Comment., A I à l'art. 48 ; OFTINGER, Schweizerisches Haftpflichtrecht, II p. 853 ; BUSSY, Comment., note 7 à l'art. 48 LA).

Les conditions générales pour l'assurance-responsabilité civile des véhicules à moteur, adoptées par les compagnies suisses d'assurances et approuvées par les offices des automobiles, sont établies en conséquence : « Le présent contrat couvre le détenteur du véhicule à moteur désigné dans la police, jusqu'à concurrence des maxima convenus, contre les réparations civiles auxquelles il est tenu en vertu de la législation sur la responsabilité civile, en cas de mort d'homme, de lésions corporelles, ou de dégâts matériels causés par l'emploi (en allemand, « Betrieb ») de ce véhicule. » Il n'est pas douteux qu'en cas d'accident de ce genre, l'indemnité pour tort moral prévue par l'art. 42 LA est aussi couverte par l'assurance.

Le demandeur ne prétend pas que le contrat passé entre la défenderesse et le détenteur du camion ait réglé d'une façon particulière l'assurance-responsabilité civile. Dès lors, il faut partir de l'idée que la défenderesse n'assure que la responsabilité civile instituée par la loi sur la circulation, en sorte qu'elle ne peut être recherchée, sur la base de cette assurance, que pour le dommage causé au demandeur « par suite de l'emploi » du camion de Comte.

2. — D'après la jurisprudence du Tribunal fédéral, il y a « emploi » (« Betrieb ») d'un véhicule à moteur lorsque ses organes proprement mécaniques, notamment le moteur et les phares, sont en action (RO 63 II 269 et 342) ou du moins — s'il ne le sont pas — lorsque l'accident, considéré dans son ensemble, reste dû au danger spécial créé par le fonctionnement de ces organes (RO 64 II 240). Cette jurisprudence a ainsi, avec la grande majorité des auteurs suisses, rejeté le critère de la mise en circulation dans l'interprétation de la notion d'emploi d'un véhicule à moteur. Selon ce critère, une fois le véhicule introduit dans la circulation et soumis à ses règles, il est « en emploi » aussi longtemps qu'il n'a pas terminé sa course et n'est pas retiré de la voie publique ; il importe peu qu'il soit en mouvement ou stationné, que son moteur ou ses autres organes mécaniques soient en marche ou arrêtés. Mais

cette interprétation est incompatible avec l'idée qui est à la base des art. 37 sv. LA, de même qu'avec la terminologie de la loi.

C'est le danger propre au véhicule à moteur qui a conduit le législateur à instituer pour le détenteur une responsabilité plus sévère que celle qu'il encourait en vertu du droit commun. Ce danger provient essentiellement de l'auto-propulsion rapide d'un véhicule généralement assez lourd à l'aide de forces qui se développent dans ce véhicule lui-même. Lors donc que la loi parle de l'emploi d'un tel véhicule, elle a sans doute en vue un mode d'utilisation en rapport avec la propulsion mécanique. Le législateur n'ignorait certes pas que le véhicule à moteur peut être la cause de dommages où le risque propre lié à son emploi ne joue pas de rôle. Pour des dommages de ce genre, il ne se justifiait pas de déroger aux règles de l'art. 41 CO. Si la responsabilité causale a été introduite, c'est uniquement pour le risque spécifique du véhicule à moteur. Il en faut nécessairement tenir compte dans l'interprétation des conditions posées par l'art. 37 LA.

D'autre part, il y a lieu de considérer les termes différents dont se sert le texte allemand de la loi aux art. 1<sup>er</sup>, 37 et 48 pour désigner la mise en service du véhicule à moteur. L'expression toute générale de « Verwendung » (utilisation), qui figure à l'art. 1<sup>er</sup>, s'explique par le fait que les règles de circulation édictées par la première partie de la loi trouvent leur application, que le véhicule à moteur soit en marche ou qu'il soit à l'arrêt : dans un cas comme dans l'autre, il exerce une influence sur la circulation. L'emploi, à l'art. 37, du mot « Betrieb » qui évoque une idée de mouvement, montre que ce n'est pas la seule présence du véhicule à moteur sur les voies de circulation qui donne lieu à la responsabilité spéciale, mais le fait qu'il est en marche, c'est-à-dire que les forces qu'il développe sont en activité en vue de sa propulsion. Quant au terme de « Gebrauch », auquel recourt l'art. 48 LA à propos de l'obligation qu'a le détenteur de contracter une

assurance-responsabilité civile, on a vu qu'il doit s'entendre au sens de « Betrieb », l'assurance obligatoire ayant pour but de couvrir la responsabilité instituée par l'art. 37 (consid. 1). Les textes français et italien qui parlent d'« emploi », d'« uso », à l'art. 37 comme à l'art. 1<sup>er</sup>, sont moins précis que le texte allemand, mais ne permettent nullement de supposer que le législateur voulait englober dans la responsabilité causale d'autres risques que ceux qui l'avaient amené à instaurer cette responsabilité.

D'ailleurs, le critère de l'emploi mécanique n'implique pas nécessairement, comme le veut OETTINGER (op. cit. II, 854/855), que l'art. 37 LA s'applique dans le cas seulement où le risque propre au véhicule à moteur s'est effectivement réalisé dans l'accident. On peut admettre que lorsque le dommage se produit pendant que le véhicule est en mouvement ou le moteur en marche, le lésé n'a pas à prouver en outre que l'accident est dû au risque spécifique du véhicule à moteur. Mais il faut à tout le moins que cette relation soit *possible*, ce qui est en principe exclu lorsque le véhicule n'est pas « im Betrieb », qu'en particulier son moteur est arrêté et le courant électrique coupé. Toutefois encore, selon que l'a précisé l'arrêt *Zurich c. Fischer* du 12 juillet 1938 (RO 64 II 240), il n'est pas nécessaire que les forces développées par le véhicule à moteur soient en activité au moment même de l'accident ; il suffit qu'immédiatement auparavant, le véhicule en marche ait exercé une influence sur la circulation et ait ainsi, par le risque propre qu'il représentait, contribué à causer l'accident, par exemple à la suite d'un brusque arrêt.

3. — Dans le cas particulier, le camion conduit par Morard était, depuis un certain temps déjà, arrêté au bord de la route, tous feux éteints. S'il a modifié pour le demandeur les conditions de la circulation, ce n'est pas par son « emploi » au sens qui vient d'être défini. Le risque propre au véhicule à moteur n'a nullement contribué à causer l'accident, car n'importe quelle autre voiture, un char agricole ou même une remorque détachée (qui, comme

telle, ne constitue pas un véhicule à moteur), aurait présenté pour la circulation le même danger. La Cour cantonale relève qu'il était spécialement dangereux d'arrêter un camion au bord d'une étroite route de montagne. Cela est vrai, mais n'a rien à voir avec le risque pour lequel l'art. 37 LA a institué la responsabilité causale. Il faut en dire autant du fait que le chauffeur a violé l'art. 39 RLA en omettant d'allumer les feux de position. Toute violation d'une règle de la circulation n'engage pas la responsabilité particulière du détenteur d'un véhicule à moteur ; il faut pour cela qu'il y ait emploi de son véhicule au sens de l'art. 37 LA. Les feux de position prescrits par l'art. 39 RLA sont précisément destinés à indiquer le stationnement d'un véhicule qui n'est pas « im Betrieb ». Il y aurait contradiction à considérer que, par l'omission d'allumer les feux de position, le véhicule serait « employé ».

Si par cette omission certainement illicite et imputable à faute, le chauffeur a causé ou contribué à causer l'accident survenu au demandeur, celui-ci pouvait intenter action à la fois contre le détenteur lui-même en sa qualité d'employeur de Morard et contre ce dernier directement, en vertu des art. 41 et 55 CO. Mais il ne pouvait rechercher la défenderesse qui n'assurait le détenteur que contre les conséquences de la responsabilité spéciale instituée par l'art. 37 LA.

*Par ces motifs, le Tribunal fédéral prononce :*

Le recours est admis, l'arrêt attaqué est annulé et la demande rejetée.