Zeitschrift: Zeitschrift für schweizerisches Recht = Revue de droit suisse = Rivista di diritto svizzero = Revista da dretg svizzer : Halbband II. Referate und Mitteilungen des SJV

Herausgeber: Schweizerischer Juristenverein

Band: 49 (1930)

Artikel: La responsabilité causale

Autor: Petitpierre, Max

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-896405

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 17.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

La responsabilité causale.

Co-rapport de M. MAX PETITPIERRE, docteur en droit et avocat, à Neuchâtel.

§ I. Fondement de la responsabilité causale.

Tout acte de l'homme, le plus innocent en apparence, est susceptible d'avoir des conséquences dommageables pour autrui. Ces conséquences peuvent être plus ou moins directes ou lointaines. Vouloir rendre l'auteur d'un acte responsable de tout dommage, dont cet acte est la cause ou l'une des causes, paralyserait la vie sociale. Aussi a-t-il fallu fixer des limites à la responsabilité, et la soumettre à des conditions. La doctrine classique subordonne la responsabilité à une faute de celui qui a causé le dommage. La notion de faute est une de ces notions qui se dérobent à toute définition précise. En droit français, elle est constituée par deux éléments: l'un objectif, une atteinte au droit, l'autre subjectif, le fait d'avoir aperçu ou d'avoir pu apercevoir que l'on portait atteinte au droit d'autrui[1]). En droit suisse, elle a un sens plus restreint. L'article 41 CO dissocie l'atteinte au droit, qui est une condition spéciale de la responsabilité et donne à l'acte dommageable son caractère illicite, et la faute qui consiste dans une intention ou une imprudence ou négligence. La faute a un caractère subjectif. Intention, elle est la volonté d'agir contrairement du droit ou d'obtenir un résultat contraire au droit[2]). Elle prend la forme d'une imprudence ou d'une négligence, lorsque celui qui la commet n'a pas été conscient du résultat

[1]) Demogue, Traité des Obligations, t. III p. 367, et Capitant, dans Rev. trim. dr. civ. 1925 p. 55.

[2]) v. Tuhr, Partie générale du CO I p. 339; Oser, Kommentar, p. 293.

illicite et dommageable, mais aurait dû ou pu l'être[3]). Quelle que soit la nature de la faute, elle suppose toujours chez celui à qui elle est imputée, le discernement, c'est-à-dire la faculté de se rendre compte de la portée de ses actes. Il faut noter d'ailleurs que l'élément de la faute n'est que relativement subjectif. Pour apprécier si une personne a commis une faute, il faudrait tenir compte de ses qualités intellectuelles et morales, de son caractère, de son degré de culture et d'éducation, de son hérédité, bref de tout ce qui gouverne invisiblement les actes d'un individu. Cette recherche est difficile sinon impossible, et l'on apprécie l'existence d'une faute d'après des règles objectives, en comparant l'attitude de l'agent à celle qu'aurait eue dans la même conjoncture un homme normal et raisonnable. Si elle est conforme, il n'y a pas de faute: sinon il faut admettre qu'il y en ait une. C'est l'égalité proclamée entre les hommes, alors que le même acte, commis par deux personnes différentes, devrait parfois, si l'on tenait compte de tous les éléments, qui forment leur personnalité et leur faculté de juger, être considéré comme fautif pour l'un, mais pas pour l'autre. Le côté subjectif de la faute est ainsi réduit à la capacité de discernement.

Le développement du machinisme, le nombre croissant des accidents, la difficulté de découvrir leurs causes souvent complexes et de les rattacher à une faute, ont fait apparaître que le critère de la faute était insuffisant. Des tentatives ont été faites pour lui en substituer un autre, celui du risque, sans d'ailleurs que les partisans de la doctrine nouvelle aient pu la faire prévaloir[4]). Néanmoins, le droit moderne, sans se détacher de l'idée que la faute était, dans la règle, la source de la responsabilité civile, a créé des responsa-

---

[3]) v. Tuhr I p. 341; Oser p. 295.

[4]) Sur la théorie du risque. Cf. Rümelin, Kulpahaftung und Kausalhaftung, dans Archiv f. ziv. Praxis 88/255; Tesseire, Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité civile. Th. Aix. 1901; Rippert, La règle morale dans les obligations civiles p. 196 (Paris 1925).

bilités spéciales, ou indépendantes de toute faute, ou dans lesquelles tout au moins l'idée de faute disparait du premier plan. On a donné à ces responsabilités le nom impropre de responsabilités causales. Elles ne constituent pas un système unique, soumis à ses règles propres, mais plutôt différents degrés d'aggravation de la responsabilité subjective pour aboutir à une responsabilité objective.

Cette extension de la responsabilité s'explique par l'idée qu'une personne, qui retire d'une chose ou d'une activité, un profit, un avantage, doit assumer les risques qu'elles comportent et réparer le dommage qui peut en résulter. La responsabilité aggravée de l'employeur (art. 55 CO) du détenteur d'animaux (art. 56 CO) du propriétaire d'immeubles ou d'ouvrages (art. 58 CO et 679 CC) est fondée sur cette idée, l'aggravation de la responsabilité étant plutôt la contrepartie du profit retiré par celui sur qui elle pèse, que le risque qu'il crée, sauf peut-être pour le détenteur d'animaux. La responsabilité en cas de séquestre injustifié (art. 273 LP) s'explique exclusivement par l'avantage retiré du séquestre par le créancier. La responsabilité des chemins de fer et des postes (lois féd. du 28 mars 1905 et du 5 avril 1910), des aviateurs (arrêté du Conseil fédéral du 7 janvier 1920), de ceux qui exploitent des installations électriques (loi fédérale du 24 juin 1902) se justifie moins par l'avantage économique retiré personnellement par celui sur qui pèse la responsabilité, que par le danger que présente pour autrui l'état de choses créé par l'exploitation d'un chemin de fer ou d'une installation électrique ou par la navigation aérienne.

Il serait antisocial de vouloir expliquer la responsabilité du chef de famille (art. 333 CC) par une idée de profit ou de risque. Elle ne peut être la contre-partie ni de l'un ni de l'autre. Bien plutôt l'intérêt de la société exige qu'elle soit protégée contre les actes dommageables qui pourraient être commis par des êtres incapables de discernement, et impose à ceux, sous l'autorité desquels ils sont placés, l'obligation d'exercer sur eux une surveillance diligente.

L'absence de toute idée d'intérêt ou de risque exceptionnel a conduit à une appréciation plus indulgente de la responsabilité du chef de famille.

L'art. 54 CO consacre également une responsabilité indépendante de toute faute, en permettant au juge de condamner, si l'équité l'exige, une personne incapable de discernement à la réparation totale ou partielle du dommage qu'elle a causé. Il n'y a pas de faute, puisque la capacité de discernement, qui en est une condition, fait défaut. Néanmoins pour que l'incapable puisse être recherché, il doit avoir commis un acte illicite, qui se caractériserait comme fautif, si son auteur était capable[5]). L'art. 54, qui invoque d'ailleurs l'équité, peut être rattaché à cette idée que le dommage injuste doit être réparé par celui qui l'a causé, même sans faute de sa part. On peut se demander si la généralisation de cette idée, qui fait passer au premier plan l'injustice du dommage et la lésion du droit de la victime, c'est-à-dire le caractère illicite du dommage, ne conduirait pas à une répartition plus équitable et partant plus satisfaisante du dommage entre son auteur et la victime, que l'application du critère de la faute[6]).

On a rattaché à la responsabilité de l'employeur et du chef de famille celle de la personne juridique pour les actes illicites de ses organes (art. 55 CC)[7]). En réalité, il s'agit d'une responsabilité pour ses propres actes illicites, l'activité des organes s'identifiant avec celle de la personne juridique[8]). Cette responsabilité est fondée sur une faute. Elle n'a pas un caractère exceptionnel.

---

[5]) Oser p. 384 et s.

[6]) Cf. Crouzel, dans la Rev. trim. de dr. civil 1925 p. 37.

[7]) Cf. v. Tuhr I p. 355 et 356.

[8]) Pour que la responsabilité d'une personne morale soit engagée, il faut que les organes aient agi comme tels, c'est-à-dire que le dommage soit la conséquence d'opérations qui, vu la situation de l'organe, rentrent objectivement dans le cercle de ses attributions (Trib. féd. Regana S. A. c. Saxer, J. des T. 1929, p. 361; Rec. off. 54 II p. 145, 48 II p. 145).

§ II. Les différentes responsabilités causales.

Les responsabilités indépendantes d'une faute ne présentent pas toutes le même caractère. On peut les ramener à deux idées. Les unes se rattachent à l'inobservation d'un devoir légal, sans que nécessairement cette inobservation constitue une faute. Les autres sont exclusivement la conséquence d'un risque et dépendent de la seule existence de ce risque.

1. Responsabilité se rattachant à un fait illicite.

On pourrait être tenté d'expliquer les responsabilités de ce premier groupe par une faute présumée, comme le font les auteurs français pour tous les cas de responsabilité du fait d'autrui et du fait des choses, même ceux dans lesquels la responsabilité est irréfragable[9]).

Il n'est pas nécessaire pour commettre une faute d'accomplir un acte positif. En principe, il n'y a pas d'obligation d'agir dans l'intérêt de son prochain, mais cette obligation est parfois imposée par une disposition expresse de la loi (les commentateurs donnent comme exemple l'obligation de surveillance des art. 55 et 56 CO et 333 CC[10]) ou d'une manière plus générale par le droit: ainsi le fait de créer un état de choses dangereux pour les tiers oblige celui qui le crée à prendre les précautions nécessaires pour écarter le danger[11]). La responsabilité de l'employeur, celle du détenteur d'un animal, du propriétaire de bâtiments et d'ouvrages, du chef de famille, se caractérisent toutes par ce qu'elles sont la conséquence de l'inobservation d'un devoir légal. On ne pourrait voir une faute dans cette inobservation, que si le débiteur devait être capable de discernement, ou s'il pouvait se libérer en établissant qu'il n'était pas en mesure, pour cause de maladie par

---

[9]) Colin et Capitant, Cours élémentaire de droit civil français II p. 387 et s.

[10]) Oser p. 277.

[11]) Oser p. 277; Trib. féd., Rec. off. 41 II p. 117, 51 II p. 517.

exemple, de remplir ce devoir. Il n'y a donc pas dans ces responsabilités une simple aggravation de la responsabilité ordinaire fondée sur une faute. Néanmoins, elles sont rattachées à la responsabilité ordinaire par un lien, en ce qu'elles supposent un fait illicite. Elles ne sont pas fondées exclusivement sur un rapport de causalité entre le dommage et un état de fait ou une situation juridique (détention d'un animal, rapport de subordination entre employeur et employé, propriété d'un bâtiment, etc.), mais sur l'inobservation d'un devoir, strictement délimité par la loi, et attaché par elle à la situation juridique ou à l'état de fait, dont le débiteur retire les avantages. Dans certains cas (art. 55 et 56 CO et art. 333 CC) c'est au débiteur à prouver qu'il a rempli l'obligation qui lui est imposée. S'il ne rapporte pas cette preuve, il sera condamné, même si en réalité il a satisfait à cette obligation, sur la simple présomption, qui pèse sur lui, et qu'il n'a pas réussi à renverser.

Le demandeur qui fait valoir une réclamation fondée sur l'art. 41 CO doit établir la coexistence des quatre éléments: dommage, caractère illicite du fait, acte ou omission, qui l'a produit, faute, lien de causalité entre la faute et le dommage. Dans les cas de responsabilité causale, la faute disparaît, mais est remplacée comme élément de la responsabilité par la situation juridique ou de fait, sur laquelle celle-ci est fondée. La tâche du demandeur se bornera, dans les cas où la responsabilité est simplement rattachée à la présomption d'un acte illicite (art. 55 et 56 CO, art. 333 CC), à établir le rapport de causalité entre le dommage et la situation juridique ou de fait, qui engage la responsabilité du débiteur. Ce sera à ce dernier à renverser la présomption qui pèse sur lui, en prouvant qu'il a exercé l'activité positive que la loi lui impose. Dans les autres cas, le demandeur doit établir en sus le fait illicite, sans lequel la responsabilité n'est pas engagée (vice de construction ou défaut d'entretien d'un bâtiment, excès du droit de propriété, caractère injustifié du sé-

questre). Dans le cas de l'art. 54 CO, il doit prouver que le défendeur a commis un acte qui se caractériserait comme fautif, si ce dernier était capable de discernement.

Ces quelques principes généraux posés, il faut chercher à fixer d'une manière plus précise, les conditions de la responsabilité dans chaque cas.

Art. 55 CO. La ratio legis de la responsabilité de l'employeur est que celui qui fait exécuter un travail à son profit par une autre personne doit, sous certaines conditions, assumer le risque du dommage causé à des tiers dans l'accomplissement de ce travail[12]). Il n'est pas nécessaire que le subordonné agisse en vertu d'un contrat de travail, ni que le travail serve à un but professionnel ou soit salarié. Le lien de subordination doit être entendu au sens économique plutôt que juridique. Ainsi, lorsqu'un chauffeur d'automobile est mis à la disposition d'une personne par une autre, la première doit être considérée comme employeur au sens de l'art. 55 CO[13]). Pour que la responsabilité de l'employeur soit engagée, il suffit que le demandeur établisse l'existence d'un rapport de causalité entre l'accomplissement du travail et le dommage. Le rapport de causalité fait défaut, lorsque le dommage a été causé par l'employé, mais en dehors de l'exécution du travail au profit de l'employeur, ainsi lorsqu'un chauffeur cause un accident, alors qu'il circule avec des amis avec l'automobile de son maître, qu'il a prise à l'insu de ce dernier[14]). Le Tribunal fédéral a admis qu'il n'était pas nécessaire que le dommage fût la conséquence d'une faute de l'employé[15]). Faut-il tout au moins qu'il puisse être rattaché à un acte illicite de ce dernier? v. Tuhr répond affirmativement[16]), ce qui donnerait à la responsabilité

---

[12]) Trib. féd., Rec. off. 46 II p. 125; J. des T. 1920, p. 459 et 1925, p. 54 et s.

[13]) Trib. féd., J. des T. 1925, p. 54.

[14]) Trib. féd., Rec. off. 50 II p. 470.

[15]) J. des T. 1925, p. 277.

[16]) v. Tuhr I p. 352.

de l'art. 55 CO le caractère d'une responsabilité pour le fait d'autrui. Le Tribunal fédéral n'est pas très explicite, mais paraît plutôt résoudre la question négativement, ce qui est dans la logique du système, si l'on admet que l'employeur répond d'un acte illicite personnel. La preuve libératoire, suivant le Tribunal fédéral, doit être recherchée moins dans les circonstances de l'accident et dans le fait que l'employé n'a pas commis d'acte, auquel le dommage pourrait être rattaché, que dans l'existence d'une certaine activité positive de l'employeur permettant d'admettre qu'il avait pris les soins exigés par la loi, en vue d'éviter un dommage[17]). Cette interprétation est évidemment sévère pour l'employeur, puisqu'il peut être appelé à répondre d'un dommage causé par l'employé dans des circonstances telles que s'il avait été causé par lui-même, il n'en répondrait pas. L'exigence de la faute ne serait sans doute pas justifiée, parce que l'on peut admettre un travail accompli par un employé incapable de discernement. Mais il serait normal de subordonner la responsabilité de l'employeur à un acte illicite de l'employé et d'attacher plus d'importance que le Tribunal fédéral n'en accorde aux circonstances dans lesquelles le dommage s'est produit.

La responsabilité causale, faisant abstraction de la faute du débiteur, est, en règle générale, indépendante de toute activité ou omission personnelle de celui-ci. Néanmoins, dans les cas où la responsabilité est rattachée à une présomption d'acte illicite (art. 55 et 56 CO et 333 CC), il faut bien que le débiteur puisse renverser cette présomption. Il ne peut le faire qu'en fournissant la preuve libératoire, dont les limites sont strictement fixées par la loi. La possibilité de cette preuve constitue un compromis entre la responsabilité ordinaire et la responsabilité proprement causale. En fait cette preuve est souvent illusoire, étant donné la difficulté qu'elle présente. Elle permet d'ailleurs au juge de faire de l'équité, ce qui est un avantage pratique. Pour se libérer, l'employeur doit établir "qu'il

[17]) Trib. féd., Rec. off. 41 II p. 503 et s.

a pris tous les soins commandés par les circonstances pour détourner un dommage de ce genre ou que sa diligence n'eût pas empêché le dommage de se produire". L'activité imposée à l'employeur et dont il doit fournir la preuve, consiste: a) dans le soin et l'attention avec lesquelles il a choisi son employé (cura de eligendo); b) dans la manière dont il lui a donné des instructions et des directives en vue de son travail (cura de instruendo); c) dans la surveillance qu'il a exercée sur lui (cura de custodiendo)[17a]. Les soins commandé-par les circonstances doivent être appréciés objectivement, en tenant compte de ce qu'il est raisonnable d'attendre ou d'exiger d'un employeur. Lorsque celui-ci est empêché de prendre ces soins, même pour un cas de force majeure, sa responsabilité n'en demeure pas moins engagée. L'employeur peut également se libérer en prouvant que sa diligence n'eût pas empêché le dommage de se produire, c'est-à-dire qu'un rapport de causalité fait défaut entre l'absence des soins exigés et le dommage, ainsi lorsque celui-ci est dû à la force majeure, ou si l'employé a agi de telle façon, que les soins pris par l'employeur eussent été impuissants à prévenir le dommage. Il y a bien, dans cette seconde exception libératoire accordée à l'employeur, la preuve que sa responsabilité n'est pas purement causale, mais se rattache à un acte illicite personnel.

Cette construction de la responsabilité de l'employeur n'est certainement pas satisfaisante. Elle peut avoir pour effet la condamnation d'un employeur à réparer le dommage causé par son employé, alors que, s'il l'avait causé lui-même, il n'en répondrait pas. En outre, la preuve libératoire, qui porte sur une activité de l'employeur, en mettant de côté, ou tout au moins au second plan, la nature de l'acte de l'employé, qui a causé le dommage, laisse au hasard le soin de trancher la question de responsabilité, étant donné l'impossibilité matérielle où se trouve souvent l'employeur de fournir cette preuve. Il serait

[17a]) Trib. féd., Rec. off. 41 II p. 503 et s., 53 II p. 233 (J. des T. 1927, p. 492); J. des T. 1925, p. 278.

préférable et plus logique de soumettre l'employeur à une responsabilité, justifiée par le profit qu'il retire et le risque qu'il crée, en faisant accomplir un travail par un autre, comme actuellement, mais fondée sur un acte illicite, non sur une faute, de l'employé, et de donner à cette responsabilité un caractère irréfragable. Cette construction serait beaucoup plus conforme à la ratio legis de la responsabilité de l'employeur, telle qu'elle est définie par le Tribunal fédéral lui-même[18]).

Art. 56 CO. La responsabilité du détenteur d'animaux s'apparente à celle de l'employeur. Elle suppose la détention d'un animal, de n'importe quel animal, domestique ou sauvage, même de microbes[19]). Le détenteur ne sera pas nécessairement le propriétaire, mais celui sous la garde duquel l'animal est placé, qui sera en général un possesseur[20]). Pour admettre l'existence d'un lien de causalité entre le dommage et l'animal, il faut que celui-ci ait agi de son propre mouvement, éventuellement sous l'influence de circonstances extérieures[20a]). Lorsque l'animal est soumis à la volonté humaine (par exemple un cheval monté ou attelé), le dommage est imputable non à l'animal, mais à celui qui l'a mal dirigé et ce n'est pas le détenteur, mais celui qui s'est servi de l'animal, qui répond d'une faute en vertu de l'art. 41 CO[21]). La preuve libératoire que doit fournir le détenteur d'un animal présente les mêmes caractères que celle accordée à l'employeur. Elle n'a pas pour objet l'absence d'une faute, mais une activité du détenteur. Il ne suffit pas que celui-ci ait usé de la diligence ordinaire. Il faut qu'il apporte à la surveillance de l'animal tous les soins exigés par les „circonstances spéciales", sinon il s'expose au risque que la loi met à sa

---

[18]) J. des T. 1925, p. 54; Rec. off. 46 II p. 125; J. des T. 1920, p. 459.

[19]) Oser p. 399; v. Tuhr I p. 357, note 41.

[20]) Oser p. 401.

[20a]) Trib. féd., J. des T. 1915, p. 47 et s.

[21]) v. Tuhr I p. 358; Trib. féd., Rec. off. 52 II p. 451.

charge[22]). Le détenteur peut également se libérer en prouvant l'absence d'un rapport de causalité entre le défaut de surveillance et le dommage, c'est-à-dire que celui-ci se serait produit même s'il avait pris les mesures indiquées par les circonstances, ou qu'il n'y avait pas lieu pour lui de prendre ces mesures[23]). Lorsque le détenteur échoue dans sa tentative de preuve libératoire, sa responsabilité est engagée en principe, même si une faute grave peut être reprochée au lésé[24]), parce qu'il faut admettre un lien de causalité entre le dommage et le défaut de surveillance. La faute grave du lésé, considérée comme cause concurrente du dommage justifie une réduction de l'indemnité. La même règle est d'ailleurs applicable à la responsabilité de l'employeur.

Art. 333 CC. En réalité, la responsabilité du chef de famille n'est pas une responsabilité causale, mais elle est fondée sur une faute présumée, consistant dans un défaut de surveillance. Le Tribunal fédéral s'est prononcé dans ce sens[25]). Cette responsabilité est subordonnée à un acte illicite de la personne soumise à l'autorité domestique du débiteur. Lorsque cette personne est capable de discernement, sa responsabilité personnelle peut se trouver engagée (art. 19 al. 3 CC) et elle pourra être condamnée à la réparation du dommage solidairement avec le chef de famille, si celui-ci échoue dans sa preuve libératoire[26]). Pour que cette preuve puisse être admise, le chef de famille doit justifier qu'il a surveillé l'auteur du dommage placé sous son autorité de la manière usitée et avec l'attention commandée par les circonstances. La jurisprudence ne se montre pas très stricte dans l'appréciation de cette preuve, ce qui s'explique par le fait que la responsabilité du chef

---

[22]) Trib. féd., J. des T. 1915, p. 47 et s., et 1925, p. 8 (Rec. off. 50 II p. 395).

[23]) Trib. féd., Rec. off. 50 II p. 190 (J. des T. 1924, p. 642).

[24]) Trib. féd., J. des T. 1915, p. 47.

[25]) Rec. off. 49 II p. 439 (J. des T. 1924, p. 105).

[26]) Cf. arrêt cité dans la note précédente.

de famille n'est pas la contre-partie d'un profit ou d'un risque. Le Tribunal fédéral estime que le degré de surveillance usité doit être apprécié en considération des circonstances particulières de chaque cas, en tenant compte des usages, des nécessités de la vie, de l'âge et du caractère de celui, qui dépend de l'autorité du défendeur[27]). L'appréciation devra être plus sévère, lorsque le chef de famille tire un profit de sa situation, ainsi lorsque sa responsabilité est mise en cause comme chef d'un internat[28]). La responsabilité du chef de famille étant fondée sur une présomption de faute, le défendeur pourra se libérer en justifiant qu'il n'était pas en mesure, sans qu'il y eût faute de sa part, d'exercer une surveillance sur l'auteur du dommage (pour cause de maladie, par exemple). Il pourra également se libérer en prouvant que le dommage serait survenu même s'il avait rempli son obligation de surveillance; dans cette éventualité, le lien de causalité fait défaut entre le dommage et le défaut de surveillance.

Art. 58 CO. La responsabilité du propriétaire d'un immeuble est fondée sur la considération que les bâtiments et ouvrages analogues constituent une source de dangers particuliers[29]). Toutefois l'art. 58 CO ne donne une action contre le propriétaire d'un immeuble, qu'en cas de dommage causé par un vice de construction ou un défaut d'entretien. Tout dommage causé par l'immeuble n'engage pas sa responsabilité. Sans doute il n'est pas nécessaire que le vice de construction ou le défaut d'entretien soient imputables au propriétaire, mais ils constituent par eux-mêmes l'inobservation d'un devoir légal, celui de veiller à ce qu'un

---

[27]) Rec. off. 41 II p. 227 et s., 43 II p. 212 (J. des T. 1919, p. 560); J. des T. 1927, p. 191.

[28]) Rec. off. 44 II p. 8; Silbernagel, Kommentar, ad art. 333, p. 629.

[29]) Trib. féd., Rec. off. 48 II p. 474. Sur la notion d'ouvrages, cf. notamment, Rec. off. 33 II p. 564, 41 II p. 703, 42 II p. 256, 44 II p. 188, 46 II p. 257, 48 II p. 474, 49 II p. 470, 53 II p. 313, 55 II p. 84 et 194.

bâtiment ou un ouvrage ne présentent pas de vice de construction et soient entretenus parfaitement. La responsabilité du propriétaire n'est donc engagée que si l'immeuble ou l'ouvrage ne répondent pas à ce qu'ils devraient ou pourraient être. Ici encore l'on se trouve en présence d'une responsabilité fondée sur un fait illicite et non d'une responsabilité purement causale. Le Tribunal fédéral, dans son appréciation de la responsabilité du propriétaire, tient d'ailleurs souvent compte de considérations subjectives. Ainsi la responsabilité est subordonnée à la condition que le propriétaire ou son antepossesseur ait procédé librement à la construction et que l'entretien de l'ouvrage dépende de sa volonté[30]). Tout en admettant un défaut d'entretien, lorsque le propriétaire n'a pas apporté à l'ouvrage les modifications indiquées par les progrès de la technique pour écarter les dangers inhérents à l'ouvrage, le Tribunal fédéral va jusqu'à libérer le propriétaire, s'il établit que le coût de ces modifications est hors de proportion avec les dangers que présente l'ouvrage[31]). Le propriétaire peut également se libérer en prouvant qu'il a pris les mesures indiquées par les circonstances et auxquelles il pouvait être raisonnablement tenu[32]). C'est au demandeur à fournir la preuve du vice de construction et du défaut d'entretien[33]). Ceux-ci ne sont pas présumés comme le défaut de surveillance des art. 55 et 56 CO.

Art. 679 CC. Cette disposition qui donne une action contre le propriétaire qui excède son droit, étend la responsabilité spéciale de l'art. 58 CO en ce sens que, pour fonder la responsabilité du propriétaire, il suffit que les limites tracées au droit du propriété soient dépassées[34]). Il n'est pas nécessaire que le dommage se rattache à un

---

[30]) Rec. off. 51 II p. 207 (J. des T. 1926, p. 287).

[31]) Rec. off. 55 II p. 84.

[32]) Rec. off. 45 II p. 332.

[33]) Trib. féd., Rec. off. 49 II p. 254.

[34]) Leemann, Kommentar ad art. 679 p. 201; Thilo, dans J. des T. 1923, p. 2 et s.

vice de construction ou à un défaut d'entretien, ni à une faute du propriétaire. Le message du Conseil fédéral donne l'exemple d'un propriétaire qui installe une dynamo dans son immeuble, après s'être assuré par expertise que cela n'aura pas d'inconvénients inadmissibles pour les propriétaires voisins. L'explosion de cette machine cause néanmoins un dommage: celui-ci doit être réparé par le propriétaire. Il ne peut y avoir excès du droit de propriété que dans l'exploitation de l'immeuble. L'art. 679 est inapplicable quand le dommage est causé directement par la nature de l'immeuble, sa situation ou sa configuration. Ici encore on se trouve en présence d'une responsabilité causale, mais qui se rattache à un fait illicite, l'excès du droit de propriété, sans d'ailleurs que ce fait doive être imputable à une faute du propriétaire[35]).

Art. 273 LP. La responsabilité du créancier séquestrant est la conséquence d'un séquestre injustifié, c'est-à-dire obtenu contrairement au droit, soit que le créancier n'ait pas eu de créance contre le débiteur, soit qu'il ne se soit pas trouvé dans un cas de séquestre[36]). Le créancier est sorti des limites de son droit, ce qui rattache sa responsabilité à un acte illicite. Celui-ci n'aura pas, en général, le caractère d'une faute, le créancier pouvant de bonne foi croire qu'il possède une créance contre le débiteur (créance dont l'existence ne sera pas reconnue par les tribunaux dans la procédure consécutive au séquestre), ou que l'une ou l'autre des conditions de l'art. 271 LP, nécessaires pour que le séquestre puisse être ordonné, est remplie. C'est au demandeur à établir que le séquestre est injustifié. Le droit cantonal peut prévoir une responsabilité causale, analogue à celle de l'art. 273 LP, en cas de dommage causé par des mesures provisoires[37]).

---

[35]) Trib. féd., Rec. off. 44 II p. 36; J. des T. 1925, p. 562. Cf. également Rec. off. 55 II p. 245.

[36]) Jaeger, Commentaire LP II p. 437. Trib. féd., Rec. off. 41 III p. 135, 47 I p. 181, 48 III p. 236.

[37]) Trib. féd., Rec. off. 47 II p. 471.

2. Responsabilité proprement causale.

A ces différentes responsabilités, qui toutes peuvent être rattachées à un fait illicite, c'est-à-dire à l'inobservation d'un devoir légal, et qui, par conséquent, représentent plutôt une aggravation de la responsabilité ordinaire de l'art. 41 CO, s'opposent les responsabilités proprement causales. Le caractère commun de toutes ces responsabilités spéciales est qu'elles font abstraction de la faute du débiteur (sauf celle de l'art. 333 CC, dans laquelle il y a simplement un renversement du fardeau de la preuve). Mais ce qui donne aux responsabilités proprement causales, leur caractère particulier, c'est que le débiteur répond du dommage indépendamment de tout fait illicite. Il porte en soi le germe de sa responsabilité. Il est souvent possible de lui reprocher l'inobservation d'un devoir légal, même une faute, consistant dans l'omission des mesures de précaution exigées par le danger qu'il crée, mais si cette circonstance aggrave sa responsabilité, celle-ci n'en est pas moins engagée, sans qu'il puisse s'y soustraire par la preuve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour prévenir et écarter le dommage. Il suffit donc d'un rapport de causalité entre le dommage et l'état de fait ou la situation juridique, auxquels est attachée la responsabilité, pour que celle-ci soit engagée. Cette responsabilité exceptionnelle trouve sa justification dans des considérations d'ordre social, dans le sentiment qu'il est plus juste de faire supporter le dommage, surtout lorsque celui-ci consiste dans la mort d'une personne ou des lésions corporelles, non pas à la victime, mais à celui qu'elle sert et dont la situation sociale et financière est en générale supérieure à la sienne, ce qui lui permet de supporter plus facilement les conséquences du dommage. C'est ainsi que s'explique en partie la responsabilité civile des fabricants (loi du 25 juin 1881). A cette première idée s'en ajoute une autre, qui passe au premier plan dans la responsabilité des chemins de fer, de ceux qui exploitent des installations électriques, des aviateurs, celle du risque exceptionnel créé par certaines

exploitations, ces exploitations étant dangereuses par elles-mêmes. Le dommage et surtout la gravité du dommage, qu'elles peuvent causer, est indépendant du fait de l'homme, en ce sens qu'à un moment donné il perd la maîtrise des forces, qu'il utilise et qui sont soumises à des lois plus fortes que sa volonté, auxquelles il ne lui est pas possible de les soustraire. C'est à celui qui se sert de ces forces à supporter les conséquences du risque qu'il crée. Sa responsabilité sera dès lors engagée par le simple fait que le dommage est causé par l'exploitation de ces forces, indépendamment de toute faute de sa part. On peut se demander s'il ne serait pas indiqué de faire supporter par une disposition générale de la loi, le dommage résultant d'un risque exceptionnel, à celui qui le crée. La proposition en a été faite, en particulier dans notre pays, à l'occasion de la revision du CO[38]). Le législateur n'a pas cru devoir y donner suite. La jurisprudence a toutefois comblé, au moins partiellement, cette lacune, en imposant à celui qui crée un tel risque, l'obligation de prendre les mesures propres à prévenir tout dommage, et en considérant comme une faute par omission, le fait de ne les avoir pas prises[39]). C'est seulement à certaines exploitations que la loi a attaché une responsabilité causale.

Responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et des postes.

(Lois fédérales du 28 mars 1905 et du 5 avril 1910.)

L'art. 1 de la loi du 28 mars 1905 est explicite. La responsabilité découle du simple fait qu'une personne a été tuée ou blessée „au cours de la construction, de l'exploitation ou des travaux accessoires impliquant les dangers inhérents à celle-ci". Cette responsabilité causale

---

[38]) Notamment par MM. C. Burckhardt et de Félice dans leurs rapports à la Société suisse des juristes (1903). Cf. également Bettremieux, Essai historique et critique sur le fondement de la responsabilité civile en droit français, th. Lille 1921.

[39]) Cf. note 11.

ne s'étend cependant pas à tous les dommages, mais seulement à celui résultant de la mort de la victime ou de lésions corporelles, et de la destruction, de la perte ou de la détérioration des objets se trouvant sous la garde personnelle de la victime (art. 11 al. 1). Hors de ces limites, l'entreprise ne répond qu'en cas de faute. Cette distinction se justifie en ce que la vie humaine et l'intégrité corporelle sont particulièrement dignes d'être protégées, et que les conséquences de l'atteinte, qui leur est portée, sont beaucoup plus graves que le dommage résultant de la perte ou de la détérioration d'un simple objet. Toutefois, la distinction faite entre les objets se trouvant sous la garde personnelle de la victime et ceux perdus ou avariés appartenant à des personnes qui ont réchappé du même sinistre, conduit parfois à un résultat singulier[40]). Lorsqu'une faute est imputable à l'entreprise, sa responsabilité peut en être aggravée; elle peut être condamnée au paiement d'une indemnité à titre de réparation morale (art. 8)[41]).

Le risque inhérent à l'exploitation étant la source de la responsabilité, il peut être admis comme cause concurrente avec une autre circonstance rattachée au dommage par un lien de causalité, ainsi la force majeure ou une faute de la victime[42]). L'entreprise ne sera tenue de réparer que partiellement le dommage, en proportion de l'importance du danger inhérent à l'exploitation comme cause du dommage. Le lien de causalité peut être interrompu, ce qui libérera l'entreprise complètement. Ce sera le cas, lorsque le lésé a commis une faute si grave, qu'il n'est pas possible de faire intervenir le risque comme cause concurrente[43]).

Le Conseil fédéral a déclaré applicable la loi de 1905 aux entreprises de transport par automobile au bénéfice

---

[40]) Trib. féd., Rec. off. 56 II p. 63.

[41]) Trib. féd., Rec. off. 50 II p. 406.

[42]) Trib. féd., Rec. off. 55 II p. 339; J. des T. 1929, p. 617 et 1927, p. 240.

[43]) J. des T. 1928, p. 18.

d'une concession, en étendant la responsabilité aux dommages causés aux animaux et objets (ordonnance du 8 février 1916 et arrêté du 19 mars 1929).

Responsabilité civile pour les installations électriques à faible et à fort courant.

(Loi fédérale du 24 juin 1902, art. 27 et s.)

Cette responsabilité est construite sur le modèle de celle des entreprises de chemins de fer. Elle ne couvre également que le dommage résultant du fait qu'une personne a été tuée ou blessée. Alors que la responsabilité des entreprises de chemins de fer prévoit simplement la faute de la victime comme cause d'exonération, la loi de 1902 précise que la faute doit être grave. Pratiquement, cette divergence est sans importance.

Responsabilité civile des aéronautes.

(Arrêté du Conseil fédéral du 7 janvier 1920 sur la circulation aérienne.)

Cette responsabilité est réglementée d'une façon sommaire[44]). Elle s'étend à tous les dommages, qu'ils atteignent des personnes ou des biens. Il suffit d'un rapport de causalité avec la manoeuvre de l'appareil. Sont responsables solidairement le titulaire du permis de navigation établi pour l'aéronef et le détenteur de l'appareil (celui qui en a la maîtrise). En outre, en cas de faute, la personne à qui elle est imputable sera également responsable: ce pourra être celui qui dirige l'aéronef ou un autre occupant. Leur responsabilité n'est pas causale. La seule cause d'exonération totale ou partielle prévue par l'arrêté est la faute du lésé. En cas de force majeure toutefois et ce cas se présente souvent pour les aviateurs, le juge appréciera l'obligation de réparer le dommage en s'inspirant de l'art. 52 al. 2 CO.

---

[44]) Cf. La réparation des dommages causés aux voyageurs dans les transports aériens, par A. Kaftal, dans la Rev. trim. de dr. civil 1929, p. 995 et s.

§ III. Circonstances, qui excluent ou atténuent la responsabilité causale.

La responsabilité civile est exclue, lorsque le dommage est la conséquence d'une faute du lésé ou d'un tiers, ou s'il s'est produit fortuitement ou sous l'effet de la force majeure. Dans quelle mesure ces circonstances influent-elles sur la responsabilité causale?

1. Faute du lésé.

La règle d'après laquelle le dommage imputable exclusivement au lésé, ce qui suppose l'inexistence d'un lien de causalité adéquate avec une circonstance autre que la faute de ce dernier, doit être supporté par lui, est applicable dans tous les cas de responsabilité causale. La question est plus délicate, lorsque le lésé a commis une faute, ou, ce qui est plus exact, lorsqu'il a, par son fait, contribué à causer son propre dommage ou à l'aggraver. C'est le cas chaque fois que le lésé s'est comporté avec légèreté, a eu une attitude qui est évitée ou qui doit être évitée dans son propre intérêt par un homme raisonnable[45]). La capacité de discernement est une condition de la faute du lésé[46]). Toutefois, par analogie avec l'art. 54 CO, l'attitude d'un incapable de discernement peut justifier, lorsque l'équité l'exige, une réduction de l'indemnité.

En cas de faute du lésé, la responsabilité causale n'est pas nécessairement exclue, mais il faut tenir compte, comme dans le cas de fautes concurrentes du lésé et du défendeur, des différents éléments qui sont rattachés au dommage par un lien de causalité. On ne mettra pas en regard deux fautes, mais l'attitude du lésé et l'élément sur lequel est fondée la responsabilité causale (danger inhérent à l'exploitation d'un chemin de fer, vice de construction ou défaut d'entretien d'un bâtiment ou d'un ouvrage, etc.).

---

[45]) v. Tuhr I p. 91.

[46]) v. Tuhr I p. 91. Trib. féd., Rec. off. 31 II p. 34, 32 II p. 258 et 463.

Un rapport causal doit être admis entre le dommage et un fait, d'après la théorie de la causalité adéquate, à laquelle s'est rallié le Tribunal fédéral, lorsque, d'une part, ce fait est une des conditions du résultat dommageable, et que, d'autre part, il n'est pas devenu une de ces conditions uniquement par un enchainement de circonstances que l'expérience ne pouvait prévoir. La cause imputable à l'un des intéressés doit, dans le cours ordinaire des choses, d'après l'expérience humaine moyenne, être d'une manière générale propre à produire un effet pareil à celui constaté dans un cas particulier[47]). Dans les cas où la responsabilité causale découle d'un défaut de surveillance, le défendeur ne sera pas dispensé de faire la preuve qu'il a pris les mesures que lui impose la loi. S'il ne l'apporte pas, sa responsabilité demeurera engagée en principe et il aura à réparer partiellement le dommage. A défaut de cette preuve, il sera toutefois complètement libéré, s'il établit que le dommage est imputable exclusivement au lésé, parce que, dans cette éventualité, le dommage ne peut être considéré comme causé par l'employé, la personne sous autorité domestique ou l'animal. L'absence d'un rapport de causalité adéquate exclut toute responsabilité. La diligence du défendeur n'eût pas empêché le dommage de se produire.

Il appartient au juge de fixer dans chaque cas la mesure en laquelle le dommage est imputable au défendeur et au lésé, en s'inspirant de l'art. 44, al. 1 CO. Des défauts physiques ou intellectuels du lésé, comme la surdité, la cécité, etc., qui ont agi sur le dommage ou l'ont aggravé n'excluent pas le droit d'en demander la réparation, mais lorsqu'une personne est affligée d'un tel défaut, on peut considérer comme une faute de sa part le fait de n'avoir pas pris les précautions supplémentaires justifiées par

---

[47]) Rec. off. 41 II p. 94, 49 II p. 254, 51 II p. 521, 55 II p. 84; J. des Trib. 1928, p. 279; 1929, p. 356. Cf. également les Remarques sur la causalité adéquate dans J. des T. 1915, p. 375; Guex, La relation de cause à effet dans les obligations extra-contractuelles (th. Lausanne 1905), etc.

l'existence de ce défaut. Le lésé répondra également de la faute concurrente commise par les personnes placées sous sa surveillance (employé, personne placée sous son autorité domestique[48]). Les parents doivent répondre du dommage imputable à un défaut de surveillance sur leurs enfants[49]).

Dans le domaine de la responsabilité causale, celle-ci étant fondée en général sur le risque, une notion me paraît devoir jouer un rôle et influer sur la répartition des responsabilités, c'est celle de l'acceptation du risque par le lésé[50]). Celui qui a accepté un risque par son consentement est irrecevable à réclamer la réparation du préjudice qui en résulte pour lui. La jurisprudence française a fait plusieurs applications de cette idée, ainsi dans le cas d'un mécanicien qui prend place dans une automobile devant participer à une course de vitesse et d'une personne transportée gratuitement dans une automobile[51]). Il n'y a pas nécessairement une faute du lésé, mais une attitude telle que les conséquences doivent en être supportées par lui. Souvent d'ailleurs, l'acceptation du risque a le caractère d'une faute; ainsi une personne se rend sans nécessité dans un bâtiment, dont elle connaît l'état de vétusté, ou va caresser un animal dans un pâturage, ou encore, descendant d'un tramway, traverse les doubles voies, sans s'assurer si une voiture ne vient pas en sens inverse. Le Tribunal fédéral me paraît dans certains cas prêter une attention insuffisante à cette attitude du lésé, car enfin c'est un devoir envers soi-même que de chercher à prévenir par une conduite prudente le dommage qui vous guette. Et certains risques ont un caractère si peu extraordinaire qu'il est facile de

---

[48]) Cf. § 254 et 278 Cc. all.

[49]) Autre opinion Trib. féd., Rec. off. 41 II p. 227. Cf. Oser, ad art. 44, p. 321.

[50]) Sur la théorie du risque accepté, cf. Lalou, La responsabilité civile (Paris 1928), p. 91 et s.

[51]) Trib. civ. de la Seine du 26 novembre 1923, Gazette des Trib. 12 février, 25 février, 13 août 1925.

s'assurer contre eux par un peu d'attention. Ainsi, il me paraît difficile d'admettre que lorsque la victime a commis une faute reconnue comme lourde, même si elle est due à une inattention passagère, on retienne comme cause concurrente, le danger spécial inhérent à la circulation de véhicules comme un train ou un tramway[52]). En cas d'acceptation du risque par le lésé, qu'elle soit intentionnelle ou due à une négligence, la responsabilité causale devrait être exclue, lorsqu'elle est fondée sur ce risque, le défendeur ne pouvant être recherché que dans la mesure où une faute peut lui être reprochée. Il faut évidemment tenir compte des mobiles qui ont amené le lésé à accepter le risque. Si quelqu'un s'expose à un danger pour sauver la personne ou les biens d'un tiers, il a une action contre celui qui a créé le danger, même sans faute, et qui sera tenu en vertu de sa responsabilité causale.

2. Faute d'un tiers.

Lorsque les conditions de la responsabilité causale sont remplies, celui sur qui elle pèse est tenu, même si le dommage peut être rattaché à une circonstance extérieure, comme la faute d'un tiers. Celle-ci ne supprime pas la responsabilité[53]). Elle n'est néanmoins pas sans importance, et la loi a prévu cette éventualité, dans la disposition générale de l'art. 51 CO et les dispositions spéciales des art. 55 al. 2, 56 al. 2 et 58 al. 2 en donnant à celui qui est responsable en vertu d'une responsabilité causale, un droit de recours. Les conditions de ce recours ne sont pas les mêmes dans tous les cas. Il suppose toujours une faute délictuelle ou contractuelle du tiers, faute de l'employé, faute d'un architecte ou d'un entrepreneur. Un acte illicite ne suffit pas. Ainsi un employé incapable de discernement ne saurait être recherché par son employeur pour l'indemnité qu'il aura dû payer, ni un enfant, qui par une imprudence, dont

---

[52]) Trib. féd., J. des T. 1927, p. 240 et s., et 1929, p. 617 et s.
[53]) Trib. féd., Rec. off. 55 II p. 84.

il ne pouvait mesurer les conséquences, aurait provoqué un accident de chemin de fer (par contre, le recours pourra être exercé contre ses parents, en cas de défaut de surveillance).

Il n'y a que dans l'éventualité de l'art. 56 CO que le recours peut être exercé contre une personne responsable causalement lorsque l'animal, qui a causé le dommage a été excité par un autre animal appartenant à un tiers, et que celui-ci ne fournit pas la preuve libératoire de l'art. 56 al. 1.

3. Cas fortuit et force majeure.

La force majeure est l'évènement absolument insurmontable, imprévu et imprévisible, qui résulte d'une force étrangère (tempête, foudre, tremblement de terre, guerre, etc.)[54]), tandis que le cas fortuit est l'obstacle interne provenant des conditions d'exploitation du débiteur, et qui n'est que relativement insurmontable, c'est-à-dire qu'une personne mieux outillée ou mieux préparée pourrait quoiqu'avec difficulté, en avoir raison. Cette distinction faite par certains auteurs français[55]), n'a pas en général une grande importance pratique, la force majeure comme le cas fortuit étant en principe exclusifs de toute responsabilité, en matière de contrats comme de délits[56]). Le CO qui ne contient pas de disposition générale sur la force majeure en fait une application en matière de délits, en consacrant la légitime défense et en autorisant le recours à la force pour la protection de ses droits (art. 52 al. 1 et 3). En matière de responsabilité causale, il faut admettre que la force majeure est exclusive de toute responsa-

---

[54]) Trib. féd., Rec. off. p. 254, 49 II (J. des T. 1924, p. 41). Le même évènement peut avoir suivant les circonstances le caractère de force majeure ou non; ainsi le vent, selon qu'il était possible de parer à son action, ou qu'il ait été d'une intensité si insolite, qu'il était impossible de prévoir ses effets.

[55]) Lalou, p. 76, No. 98.

[56]) Cf. art. 1148 Cc. fr.

bilité[57]). Si néanmoins elle ne supprime ni n'interrompt complètement le lien de causalité entre le dommage et les circonstances sur lesquelles est fondée la responsabilité, on ne l'admettra que comme cause concurrente et elle aura pour effet l'atténuation de la responsabilité. Par contre, si l'on donne au cas fortuit la définition qui vient d'être rappelée, il ne me paraît pas interrompre le lien de causalité sur lequel est fondée la responsabilité causale. Il est en quelque sorte contenu dans le risque qui justifie la responsabilité et ses conséquences doivent être supportées par le débiteur et non par le lésé. Un chien est atteint de rage et cause un dommage. Son détenteur prouve que l'accès de rage a été subit, qu'aucun phénomène suspect ne l'annonçait et que le chien a été gardé et surveillé avec toute l'attention commandée par les circonstances. Il y a donc un cas fortuit, dont, dans l'état actuel du droit, les conséquences doivent être supportées par le lésé, alors que l'idée de risque attachée à la responsabilité du détenteur d'animaux devrait les faire mettre à la charge de ce dernier.

§ IV. La responsabilité causale et la réparation du dommage.

Celui qui répond d'un dommage, que ce soit en vertu d'une responsabilité causale, ou parce que le dommage est la conséquence d'une faute, est tenu de le réparer. En principe, l'étendue de l'obligation de réparer est la même, de quelle nature que soit la responsabilité. Lorsque la cause du dommage n'est pas à rechercher exclusivement dans la circonstance, dont résulte la responsabilité, on tient compte des causes concurrentes, et la part du dommage, dont la réparation est imposée à celui sur qui pèse la responsabilité, sera proportionnelle à l'importance du fait qui le rend responsable, considéré comme cause du dommage. Ainsi dans un accident de chemin de fer, l'obligation

---

[57]) L'exception de force majeure ne pourra néanmoins pas toujours être invoquée par le défendeur, ainsi en cas de dommage causé par une installation électrique (art. 33, loi du 24 juin 1902).

d'indemniser de la compagnie ne s'étendra pas à tout le dommage, lorsqu'il est établi que celui-ci est non-seulement la conséquence du risque attaché à l'exploitation d'un chemin de fer, mais encore est dû à une faute de la victime[58]). De même, la faute commise par une personne blessée par un animal, lui fait partager avec le détenteur la responsabilité du dommage qu'elle subit et ne lui permet d'en obtenir la réparation que partiellement[59]). Cette appréciation de l'importance respective des différentes causes d'un dommage est souvent difficile et n'échappe pas à l'arbitraire. Il en est de même de la fixation du dommage et des mesures qui doivent le réparer. En réalité un dommage est souvent irréparable, ainsi en matière de lésions corporelles, en cas de perte d'une chose unique ou rare, comme le tableau d'un grand peintre, etc. L'indemnité allouée à la victime ne rétablit pas nécessairement sa situation économique et sociale. Aussi le législateur a laissé au juge une grande latitude en cette matière et lui permet de tenir compte des circonstances spéciales à chaque cas. L'étendue de la réparation peut en particulier dépendre de la gravité de la faute à la charge du débiteur (art. 43 al. 1 CO). Une réduction des dommages-intérêts peut être accordée, lorsque le préjudice n'a été causé ni intentionnellement ni par l'effet d'une grave négligence ou imprudence et que sa réparation exposerait le débiteur à la gêne (art. 44 al. 2 CO). Ces possibilités offertes au juge de „doser" l'indemnité, en attachant une importance particulière à l'attitude du débiteur, il peut en user en principe, lorsqu'il se trouve en présence d'une responsabilité causale, à moins qu'une de ces possibilités ne soit exclue par la nature même de la responsabilité ou par une disposition légale. Il suffira que la réparation intégrale expose le débiteur à la gêne pour justifier une réduction des dommages-intérêts, conformément à l'art. 44 al. 2, puisque le débiteur ne répond pas du dommage en raison d'une faute. On peut se demander

[58]) Trib. féd., J. des T. 1929, p. 617 et s.

[59]) Trib. féd., Rec. off. 50 II p. 190 (J. des T. 1924, p. 462).

si, lorsque le dommage est la conséquence d'une faute grave de l'agent, dont le débiteur répond, ainsi en qualité d'employeur, la réduction prévue par l'art. 44 al. 2 peut être accordée. Il serait dans la logique du système, qui fait de la responsabilité de l'employeur, une responsabilité directe, de répondre affirmativement. D'ailleurs, même si l'on admettait que la faute grave de l'employé excluait l'application de l'art. 44 al. 2 au profit de l'employeur, le juge pourra tenir compte de sa situation financière, comme d'une circonstance au sens de l'art. 43 al. 1. En cas de recours de l'employeur contre l'employé (art. 55 al. 2), le juge pourra en tout état de cause, appliquer l'art. 44 al. 2, si l'employé n'a commis qu'une faute légère.

Le débiteur en vertu d'une responsabilité causale ne peut invoquer comme motif de réduction la légèreté de sa faute ni de celle de la personne dont il répond (art. 43 al. 1 CO). C'est ce que le Tribunal fédéral a jugé à plusieurs reprises, à propos de la responsabilité de l'employeur[60]), du détenteur d'animaux[61]), du propriétaire de bâtiments et d'ouvrages[62]). Par contre, la responsabilité du chef de famille étant fondée sur une présomption de faute, la légèreté de celle-ci pourra être retenue comme élément de réduction.

Dans le domaine de la responsabilité des entreprises de chemins de fer, des exploitations d'installations électriques et du créancier en cas de séquestre injustifié, des limites ont été fixées à l'obligation de réparer, qui ne s'étend pas à toute espèce de dommage.

Pour les chemins de fer et les installations électriques, c est seulement si une personne a été tuée ou blessée que l'entreprise doit réparer le dommage en vertu de sa responsabilité causale. Elle n'a l'obligation d'indemniser pour le dommage causé par la perte ou la détérioration d'objets, qu'en cas de faute. Toutefois, une entreprise de chemins

[60]) Trib. féd., Rec. off. 45 II p. 85; J. des T. 1925, p. 277.
[61]) Rec. off. 52 II p. 451 (J. des T. 1927, p. 203).
[62]) Rec. off. 55 II p. 84.

de fer est responsable causalement des objets perdus, détériorés ou avariés se trouvant sous la garde personnelle de la victime, si l'avarie, la destruction ou la perte sont en connexité avec l'accident (art. 11 loi féd.)[63]).

De même, le créancier qui a obtenu un séquestre injustifié n'est pas tenu de tout le dommage subi par le lésé, sauf en cas de faute, par exemple, s'il savait qu'il ne possédait pas de créance. Son obligation de réparer est limitée au dommage direct subi par le lésé, soit au dommage provenant de l'impossibilité découlant pour ce dernier du séquestre de disposer des objets séquestrés[64]).

En sus de la réparation du dommage, compris dans le sens que lui donne le CO de dommage matériel, le lésé peut obtenir dans les cas prévus par les art. 47 et 49 CO une indemnité équitable à titre de réparation morale. Cette indemnité, qui ne correspond pas à un dommage effectif, est une compensation accordée à la victime ou à sa famille, en cas de décès, pour les souffrances physiques ou morales qu'elles ont endurées[65]). Parmi les circonstances particulières prévues par l'art. 47, dont le juge peut tenir compte pour allouer cette indemnité, il y en a deux qui sont décisives, la gravité particulière de la faute, qui n'entre pas en ligne de compte dans le domaine de la responsabilité causale et la gravité particulière des souffrances de la victime ou de ses parents. Lorsque cette dernière condition est réalisée, rien ne s'oppose à ce qu'elle soit allouée, même en l'absence de toute faute du débiteur[66]). Elle n'a en effet pas le caractère d'une pénalité, ce qui l'excluerait lorsque le débiteur ne répond du dom-

---

[63]) Trib. féd., Rec. off. 44 II p. 437.

[64]) Jaeger II p. 437; Trib. féd., Rec. off. 48 III p. 236. Le lésé peut réclamer l'indemnité par une demande reconventionnelle dans le procès intenté par le créancier séquestrant, en reconnaissance de la dette. Rec. off. 47 I p. 181.

[65]) Cf. v. Tuhr I p. 105 et s.

[66]) L'art. 8 de la loi sur la responsabilité civile des chemins de fer subordonne néanmoins l'allocation d'une indemnité à titre de réparation morale à une faute de l'entreprise.

mage qu'en vertu d'une responsabilité causale. Elle ne devra néanmoins être accordée qu'à titre tout-à-fait exceptionnel, ainsi lorsque l'acte de l'employé qui a causé le dommage se révèle comme fautif dans le cas de l'art. 55 CO, et en l'absence de toute faute de la victime. Si une faute légère de celle-ci n'en a pas nécessairement pour conséquence le refus dans le domaine de la responsabilité ordinaire, cette faute étant compensée ou atténuée par celle du débiteur, elle prend plus d'importance en cas de responsabilité causale. Toutefois le Tribunal fédéral accorde une indemnité à titre de réparation morale, même en cas de faute de la victime, à condition que cette faute soit légère[67]).

§ V. La responsabilité des automobilistes.

I.

La question de la responsabilité civile des automobilistes est à l'ordre du jour. Le rejet par le peuple de la loi fédérale du 10 février 1926 sur la circulation des automobiles et des cycles[68]) l'a laissée ouverte. Le nombre croissant des accidents de la circulation et des arrêts judiciaires, qui en sont une des conséquences, donne un caractère d'urgence à une réglementation satisfaisante et raisonnable non-seulement de la responsabilité civile des automobilistes, mais de tous les problèmes que soulève la circulation routière.

Sous le régime actuel, l'automobiliste ne répond du dommage causé par sa voiture, que si une faute peut lui être imputée, conformément au principe général de l'art. 41 CO. Dans l'application de ce principe aux automobilistes, la jurisprudence se montre d'ailleurs très sévère. Leur responsabilité est admise non-seulement lorsqu'ils ont contrevenu à une disposition de police, et que cette contravention est en relation de cause à effet avec le dom-

---

[67]) J. des T. 1929, p. 617.

[68]) Sur cette loi, cf. les thèses de doctorat de J. Bourgknecht (Fribourg 1927) et A. Schönbein (Berne 1928).

mage[69]), mais encore, bien qu'ils aient observé les réglements, lorsqu'ils ont violé certaines règles générales: celle qui interdit de mettre sans droit en danger la vie de son prochain; celle qui veut que celui qui crée un état de choses mettant en péril la vie ou la santé d'autrui est tenu de faire tout ce qui est en son pouvoir pour empêcher un dommage de se produire[70]). L'automobiliste commet une faute, s'il ne prête pas une attention suffisante aux obstacles éventuels qui peuvent se présenter sur son chemin[71]). Certaines dispositions du concordat intercantonal de 1912 sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles, ainsi les art. 33 à 37, sont un instrument de condamnation assurée de l'automobiliste, et permettent au juge de construire une faute, alors qu'une interprétation raisonnable devrait conduire à un autre résultat[72]).

Le régime actuel, même s'il n'a pas pour conséquence de grossières injustices à l'égard des victimes d'accidents d'automobile, en raison de la sévérité des tribunaux pour l'automobiliste et des dispositions du concordat, qui sont en contradiction avec les exigences du trafic moderne, n'est néanmoins pas satisfaisant, et il ne nous paraît pas que la responsabilité de l'automobiliste puisse être maintenue dans le cadre de l'art. 41 CO.

---

[69]) Trib. féd., Rec. off. II p. 51. Une simple contravention aux lois de police n'engage pas ipso facto la responsabilité de l'automobiliste, Rec. off. 52 II p. 390.

[70]) Trib. féd., Rec. off. 51 II p. 78, 51 II p. 517 (J. des T. 1926, p. 332).

[71]) J. des T. 1927, p. 237.

[72]) On peut noter cependant un revirement dans la jurisprudence de certains tribunaux, qui hésitent à condamner par principe l'automobiliste. Par exemple l'interprétation donnée par le Tribunal fédéral aux art. 33 et 34 du concordat, dans l'arrêt Hefti c. Blumer, Rec. off. 54 II p. 456 (J. des T. 1929, p. 400), tient compte des exigences de la réalité et ne peut qu'être approuvée. Il faut relever aussi avec satisfaction que certains jugements de notre Haute Cour condamnant un automobiliste en raison d'une faute très douteuse ont été rendus à une faible majorité.

Le lésé se trouve actuellement dans une situation inférieure en procédure. Il a à fournir la preuve d'une faute et du rapport de causalité entre le dommage qu'il a subi et cette faute. Il sera souvent difficile de l'établir, l'automobiliste cherchant en général à se soustraire à sa responsabilité, en fournissant des renseignements inexacts sur la vitesse à laquelle il circulait, sur les signaux donnés par lui. Il faut reconnaître d'ailleurs que le lésé trouve presque toujours des témoins ennemis de l'automobilisme, qui fourniront sur la vitesse du véhicule en cause des appréciations téméraires, sinon invraisemblables. Il est certainement difficile de reconstituer les circonstances exactes d'un accident. On est étonné du peu de valeur que l'on peut accorder à des moyens de preuve, comme les traces de freinage ou de dérapage, et des divergences dans les déductions que les experts en tirent.

En outre, les dispositions du concordat qui servent en général de critère pour l'appréciation d'une faute, ne sont plus conformes aux exigences actuelles. Certaines d'entre elles, notamment celles qui règlent les vitesses maximales, auxquelles doit rouler une automobile, sont inapplicables et demeurent lettre morte dans la pratique. C'est dès lors un non-sens de les exhumer en cas d'accident, pour construire une faute à la charge de l'automobiliste et le condamner au pénal et au civil. Cette antinomie entre le droit et la réalité est une véritable monstruosité.

Le défaut d'une disposition consacrant le for du lieu de l'accident pour l'action civile conduit à une regrettable confusion entre celle-ci et l'action pénale, la plainte pénale étant le seul moyen à la disposition du lésé pour faire trancher la question civile par un jugement sur conclusions civiles, au for du lieu de l'accident, qui est souvent celui de son domicile. Cette confusion est devenue si générale, que la condamnation de l'automobiliste à la réparation du dommage est pratiquement liée au résultat de l'action pénale, alors que très souvent l'automobiliste devrait être libéré au pénal, où la preuve de sa culpabilité doit être

appréciée strictement, sans que cela implique qu'il soit dégagé de toute responsabilité civile.

Enfin, une automobile peut être la cause d'un dommage, sans qu'une faute puisse être reprochée à l'automobiliste, ni au lésé. Il ne paraît pas équitable de le faire supporter au lésé. Une pierre est projetée par une automobile et blesse un passant. De nuit, un fil, qui permet l'éclairage des phares, se rompt sous l'effet d'une secousse; avant que le conducteur ait eu le temps matériel d'arrêter sa voiture, il heurte un obstacle dans l'obscurité. Ce sont là des cas fortuits, dont les conséquences, dans l'état actuel du droit, ne peuvent être mises à la charge de l'automobiliste, bien qu'ils soient en relation directe avec l'emploi de l'automobile.

II.

Deux voies paraissent ouvertes pour modifier le régime actuel; ou bien, la responsabilité de l'automobiliste peut être aggravée dans le sens d'une présomption d'acte illicite, comme dans les cas des art. 55 et 56 CO, ou bien le fondement même de la responsabilité actuelle peut être abandonné et remplacé par un fondement nouveau, celui d'un simple rapport de causalité entre l'emploi de l'automobile et le dommage, comme pour les chemins de fer, les aéronefs, etc.

Dans la première éventualité, c'est sur le modèle de la responsabilité du détenteur d'animaux, que celle de l'automobiliste devrait être construite. Celui-ci ne pourrait repousser la présomption de responsabilité, qui pèse sur lui, qu'en établissant non pas seulement qu'il n'a commis aucune faute, mais encore qu'il s'est comporté dans l'emploi de sa voiture avec l'attention commandée par les circonstances, ou que sa diligence n'eût pas empêché le dommage de se produire. Sa responsabilité pourrait encore être étendue dans deux directions: lorsque le dommage est en relation avec un défaut ou un vice de construction de l'automobile, il doit en répondre, sans preuve libératoire

possible, son recours contre le tiers responsable (vendeur, garagiste, etc.) demeurant réservé, comme dans le cas de l'art. 58 CO. En outre, le détenteur ne devrait pas pouvoir se libérer, lorsque la voiture est conduite par un tiers, sans rapporter la preuve que ce tiers a lui-même conduit la voiture avec l'attention commandée par les circonstances.

Ce système, que l'on peut compléter en prévoyant pour le réglement des litiges, le for alternatif du lieu de l'accident ou du domicile du défendeur, a l'avantage de mettre le lésé au bénéfice d'une présomption de responsabilité de l'automobiliste. La charge de la preuve incombe à ce dernier, qui ne pourra se libérer qu'en établissant que le dommage est dû à la force majeure, à un cas fortuit, ou en apportant la preuve de son attention ou de l'absence d'un rapport de causalité entre le défaut d'attention et le dommage. Le détenteur ne pourra se libérer en établissant qu'il n'était pas en mesure de porter l'attention nécessaire. Mais ce système a l'inconvénient de faire supporter par le lésé le dommage, en cas de réussite de la preuve, même s'il est dû à un cas fortuit en relation directe avec l'emploi de l'automobile, ainsi dans l'exemple de la pierre projetée contre un passant. Quant à la preuve libératoire, elle ne pourra porter, lorsque le détenteur conduit lui-même la voiture, que sur la prudence avec laquelle il conduit, c'est-à-dire en réalité sur l'absence d'une faute, mais on le voit difficilement établir qu'il s'est livré à une activité positive spéciale, comme la loi l'exige de l'employeur et du détenteur d'animaux. Lorsque la voiture est conduite par un tiers, le détenteur ne doit répondre du dommage qu'en raison de l'acte illicite personnel présumé contre lui, de sorte que s'il fournit la preuve qu'il n'a pas confié sa voiture à un tiers sans précautions spéciales, il doit être libéré, même si le tiers a commis une faute, ce qui n'est pas satisfaisant.

La loi fédérale du 10 février 1926, rejetée par le peuple dans la votation du 15 mai 1927, consacrait le principe

de la responsabilité causale des automobilistes (art. 31 et suiv.). Le détenteur d'une automobile est responsable du dommage causé par l'emploi de celle-ci ou par les travaux accessoires impliquant les dangers de cet emploi, quelle que soit la nature du dommage, mort, lésions corporelles, destruction ou détérioration d'une chose. Le détenteur ne peut se libérer qu'en prouvant que l'accident a été causé par la force majeure, par une faute grave du lésé ou par une faute d'un tiers, à l'exclusion d'une faute du détenteur ou des personnes pour lesquelles il est responsable. La faute légère du lésé n'est qu'un motif de réduction. L'étendue de la réparation et le paiement d'une indemnité équitable à titre de réparation morale, sont réglementés d'après les principes du CO avec quelques compléments. L'art. 37 déclare nulle toute convention, qui exclut ou restreint la responsabilité civile, et annulable toute convention, par laquelle une indemnité manifestement insuffisante a été stipulée. Enfin la loi accorde au lésé le for alternatif du domicile de la personne civilement responsable ou du lieu, où s'est produit l'accident.

Antérieurement à la loi, le Conseil fédéral, dans son ordonnance du 8 février 1916, concernant les concessions d'entreprises de transport par automobiles (Rec. off. 32 p. 24, art. 11) a soumis le propriétaire de l'entreprise au bénéfice d'une concession à la loi du 28 mars 1905 sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer, en étendant la responsabilité aux dommages causés aux animaux et objets. Récemment, dans un arrêté du 19 mars 1929, réglant l'octroi de concessions pour des courses d'automobiles périodiques facultatives (Rec. off. 45 p. 90, art. 7), il a également soumis les entreprises concessionnaires à la même loi de 1905. Les entreprises concessionnaires étant soumises à des prescriptions sévères, notamment en ce qui concerne le choix et la surveillance des chauffeurs, la durée du travail journalier, la vérification de l'état des voitures, les risques d'accidents sont certainement moins grands que pour les automobiles parti-

culières. On pourrait en tirer argument pour soumettre ces dernières à une réglementation de la responsabilité au moins aussi sévère. Néanmoins c'est en raison de l'assimilation de ces entreprises aux services postaux officiels, que les règles de responsabilité applicables à ceux-ci les gouvernent, ce qui enlève un peu de sa portée à cet argument.

En France, la jurisprudence la plus récente de la Cour de cassation, jugeant toutes chambres réunies, le 13 février 1930, s'est prononcée pour la présomption de responsabilité de l'automobiliste, par application de l'art. 1384 du Code civil, qui dispose que „on est responsable du dommage, qui est causé par le fait des choses que l'on a sous sa garde". Cette responsabilité est rattachée à la garde de la chose, mais n'est pas fondée sur une présomption de faute. Le détenteur n'a en effet pas la faculté de se libérer en justifiant qu'il a apporté toute l'attention nécessaire à la garde de la chose. La responsabilité ne cède que devant la force majeure. C'est donc bien une responsabilité causale, que la jurisprudence française fait peser sur celui qui a une automobile sous sa garde[73]).

En Suisse, il n'y a pas, comme en droit français, une disposition générale à laquelle on puisse rattacher la responsabilité des automobilistes, en dérogeant au système de l'art. 41 CO. Les propositions faites par MM. Chr. Burckhardt et de Félice, dans les rapports qu'ils ont présentés en 1903 à la société suisse des juristes sur la revision du CO, de prévoir une responsabilité spéciale fondée sur les risques anormaux ou extraordinaires, n'ont pas été retenues par le législateur. La jurisprudence a, comme nous l'avons vu, comblé au moins partiellement cette lacune, en imposant à celui qui crée un état de choses dangereux pour autrui, l'obligation de prendre les mesures propres à prévenir tout dommage. Mais si l'on veut sortir du cadre de la responsabilité de l'art. 41 CO, c'est un système nouveau

[73]) Rev. trim. de droit civil 1930, p. 375 No. 12, et 1927, p. 426 No. 8.

et indépendant qu'il faut créer spécialement pour les automobilistes. Il faut soumettre ceux-ci à un régime spécial.

C'est précisément contre le régime d'exception consacré par la loi de 1926, que de plusieurs côtés l'on a protesté avec véhémence, en invoquant en particulier que le système de la responsabilité causale constituant une dérogation à notre système légal de la responsabilité fondée sur une faute ne se justifie qu'à l'égard des risques ayant un caractère extraordinaire et exceptionnel, c'est-à-dire relativement peu répandus et provenant d'activités dont ne profite qu'une faible partie de la population. Pour les risques devenus courants, comme celui que présente l'usage des armes à feu, on peut admettre qu'un certain équilibre s'établit, celui qui est exposé au risque étant presque toujours à son tour l'occasion et le bénéficiaire de ce même risque au détriment d'autrui. Le risque créé par l'automobile n'est plus un risque exceptionnel, étant donné le nombre de ces véhicules qui circulent, et notre pays est entré, en ce qui concerne ce moyen de transport, dans la période d'équilibre, où presque chacun est tour à tour à la merci ou au bénéfice des risques inhérents à l'automobile[74]).

Cette argumentation ne me paraît pas pertinente. Si à l'heure actuelle, la possession d'une automobile n'est plus le privilège de quelques-uns, les automobilistes sont néanmoins une minorité. Ce fait importe d'ailleurs peu. Il ne s'agit pas de frapper une classe de la population, mais de rechercher si le risque créé par l'automobile est assez grand par lui-même pour justifier qu'on en fasse supporter les conséquences dommageables à celui qui le crée. On ne peut répondre qu'affirmativement à cette question. La masse en mouvement que représente une automobile constitue un danger par elle-même. Sans doute les perfectionnements techniques, comme l'augmentation de la puissance des freins, qui permet d'arrêter une voiture sur un

---

[74]) Pétermann, dans Journal des Tribunaux 1930, p. 300 et s.

espace réduit, des phares, qui éclairent de nuit la route sur une grande longueur et sur toute sa largeur, contribuent à réduire les dangers de l'automobile, mais ces perfectionnements s'étendent également à ce qui constitue ces dangers: puissance toujours plus considérable des moteurs, qui a pour corollaire la possibilité de plus grandes vitesses, construction de voitures, qui roulent silencieusement et ne décèlent plus leur présence par le bruit, qui les précède, etc. On peut difficilement prétendre qu'aujourd'hui l'automobile ne crée plus un risque aussi grand qu'autrefois. Le nombre même toujours croissant des automobiles a multiplié ces risques en proportion, d'autant plus que la plupart des routes ne sont pas construites pour la circulation actuelle. Ce n'est donc pas dans la nature du risque créé par l'automobile, ni dans l'augmentation du nombre de ces véhicules, qu'il faut voir la principale objection à formuler contre une responsabilité aggravée de l'automobiliste. Le nombre considérable des accidents et leur gravité, dont la simple lecture des journaux permet de se rendre compte, détruit cette objection.

Il y en a, me semble-t-il, une autre plus importante à formuler contre une responsabilité causale. La responsabilité fondée exclusivement sur le risque, indépendante de toute faute, enlève à la responsabilité civile l'élément moral, dont elle tire sa force et qui commande sa limitation. L'homme se sent responsable du dommage, qu'il cause en commettant une faute, mais non de celui qui se produit par son fait, sans qu'il ait pu le prévoir ou l'empêcher. Plus précisément l'on prétend que l'on ne cause pas un tel dommage, et, repoussant l'imputation de sa faute, on détruit en même temps le lien de causalité[75]). Cet élément moral ne joue pas de rôle ou un rôle restreint, lorsqu'il s'agit de la responsabilité civile d'une compagnie de chemin de fer, et elle n'était pas un motif suffisant pour que l'on hésitât à faire peser sur celle-ci une responsabilité

[75]) Rippert, La règle morale dans les obligations civiles, p. 199 et s.

causale. Mais en faisant abstraction de cette idée, en organisant la responsabilité causale de l'automobiliste, on affaiblit chez ce dernier le sentiment de sa responsabilité. Souvent sans doute il lui fait défaut, sinon il serait plus prudent; mais en attachant les mêmes conséquences au dommage, qui se produit par son fait, qu'il ait commis une faute ou non, on l'encourage à renoncer à ce contrôle sur soi-même, qui est un élément de la prudence et de l'attention que l'on doit porter à prévenir un dommage. Il attachera moins d'importance à sa conduite personnelle et laissera davantage au hasard le soin de protéger autrui contre les conséquences possibles du risque qu'il crée. Sans doute en cas de faute, sa situation sera aggravée par la condamnation pénale, qui l'attend, ou par l'obligation qui lui sera imposée de payer une indemnité à titre de réparation morale. Il y aura néanmoins, incontestablement, un affaiblissement du sentiment de responsabilité qui peut influer sur sa conduite. Inversément chez les autres „usagers de la route" (pour employer l'expression consacrée), une responsabilité causale de l'automobiliste aura le même effet de la diminution du sens du devoir, que l'on a envers autrui et augmentera l'appétit souvent indécent des victimes d'un accident pour les indemnités réparatrices. La place prise par l'automobilisme dans la vie moderne, le nombre des automobiles, qui circulent sur les routes et dans les rues des villes, obligent les autres usagers de la route à tenir compte de ce risque, qui à cet égard n'a plus un caractère exceptionnel. Le législateur n'a pas à créer des classes, dont la situation serait inégale, mais doit plutôt imposer à tous ceux qui utilisent les routes, un devoir de prudence, une attention particulière propre à prévenir les accidents. A ce point de vue la responsabilité causale n'est pas de nature à engager le piéton, le voiturier ou le cycliste à tenir compte dans son attitude du risque créé par l'automobile, et à se pénétrer du sentiment de sa propre responsabilité. Dans cette mesure la responsabilité causale a un caractère antisocial, en ce

qu'elle ne fait pas peser également sur tous l'obligation générale de se conduire de manière à ne pas nuire à son prochain, obligation qui pour n'être pas formulée dans les codes, n'en est pas moins un des éléments essentiels de la vie sociale.

Ces considérations ne me paraissent pas pouvoir être négligées dans l'appréciation de la responsabilité des automobilistes. Elles conduisent à ce résultat qu'une responsabilité causale, dans le sens de la responsabilité des chemins de fer, est trop rigoureuse. Le risque n'est pas attaché à l'emploi normal de l'automobile comme à l'exploitation normale d'un chemin de fer, mais à son emploi anormal (excès de vitesse, mauvais état des freins, défaut de signaux, inobservation des règles de la circulation, etc.). Il est en particulier rare qu'un dommage soit causé par une automobile, indépendamment de la manière dont elle est conduite ou entretenue (exemple déjà cité de la pierre projetée par une voiture automobile contre un passant, qu'elle blesse). Par contre, il est indéniable que l'emploi normal de l'automobile constitue un risque pour ceux auxquels fait défaut la capacité de discerner le danger que présente une attitude sur la route, qui ne tient pas compte de l'existence des véhicules automobiles et de la possibilité de leur passage, c'est-à-dire pour les enfants ou les personnes majeures incapables de discernement. C'est dans la mesure seulement où le dommage ne peut être rattaché, ni à une attitude fautive de l'automobiliste, ni à une attitude fautive de la victime, qu'il y a lieu de le considérer comme la conséquence du risque attaché à l'emploi de l'automobile, et de le faire supporter par l'automobiliste en vertu d'un simple rapport causal. Il ne me paraît pas impossible, pratiquement, de construire une responsabilité de l'automobiliste, en faisant peser sur lui une présomption de responsabilité qu'il pourra renverser en prouvant: a) qu'aucune faute n'a été commise dans l'emploi de l'automobile, ni dans l'exécution de travaux nécessités par cet emploi et que le dommage n'est pas dû à un défaut de la machine.

L'automobiliste, sur qui pèse la responsabilité, n'étant pas nécessairement le conducteur de la machine, au moment de l'accident[76]), il ne suffit pas qu'il prouve l'absence d'une faute personnelle, mais encore il doit établir que celui qui a la maîtrise effective de l'automobile n'en a point commis, b) que le dommage est la conséquence d'une faute du lésé ou d'un tiers ou de la force majeure.

Ce système se distinguerait de celui consacré par la loi fédérale de 1926 sur deux points essentiels: a) toute faute de la victime, peu importe sa gravité, a pour effet de lui faire supporter le dommage, en l'absence d'une faute de l'automobiliste. La faute légère n'a pas seulement pour conséquence une réduction de l'indemnité. Le principe général des art. 41 et s. CO est donc applicable avec renversement du fardeau de la preuve au profit du lésé. En cas de fautes concurrentes de l'automobiliste et du lésé, le juge en tiendra compte dans la répartition du dommage, comme sous le régime actuel; b) la responsabilité causale n'a qu'un caractère subsidiaire en ce qu'elle n'interviendra que lorsque le dommage ne peut pas être rattaché à une faute, ni de l'automobiliste ni du lésé. Le danger inhérent à l'automobile n'interviendra jamais comme cause concurrente, mais comme cause unique de la responsabilité, en l'absence de toute faute de l'automobiliste et du lésé. Il ne sera donc pas possible d'admettre, comme en matière de responsabilité civile des chemins de fer[77]), que l'inattention momentanée, qui précipite une personne sous une automobile dans une rue, ne soit pas exclusive de la responsabilité du conducteur de ce véhicule. Pour apprécier si la victime a commis une faute, on s'inspirera des principes généraux[78]). La capacité de discernement sera donc une condition de la faute du lésé. Si la victime est un enfant, l'imprudence de celui-ci n'entrera en ligne de compte

---

[76]) Cf. ci-après sous III.

[77]) Trib. féd., J. des Trib. 1927, p. 240, et 1929, p. 617; Rec. off. 53 II p. 86.

[78]) v. Tuhr I. p. 89 et s.

que dans la mesure où sa capacité de discernement devait lui faire éviter l'attitude qui a provoqué l'accident[79]).

Il peut arriver que le dommage se rattache à la faute d'un tiers, c'est-à-dire de personnes qui ne se trouvent pas dans l'automobile ni ne sont employées à son service. Si cette faute doit être considérée comme la seule cause du dommage, à l'exclusion de toute faute de l'automobiliste, celui-ci sera dégagé de toute responsabilité. En cas de faute de ce dernier, elle ne sera qu'une cause concurrente, le tiers et l'automobiliste étant solidairement responsables; il appartiendra au juge de fixer l'étendue du recours qu'ils ont l'un contre l'autre.

Il va de soi que la force majeure libère l'automobiliste de toute responsabilité, puisqu'elle supprime le lien de causalité sur lequel celle-ci est fondée. La distinction entre la force majeure et le cas fortuit est utile. Le lien de causalité fait défaut seulement lorsque le dommage est dû à une circonstance extérieure, mais non lorsqu'il est provoqué, même fortuitement, par la machine, comme dans l'exemple de la pierre projetée contre un passant et qui blesse celui-ci.

Une exception doit être faite à la responsabilité aggravée de l'automobiliste, à l'égard des personnes qui sont transportées gratuitement ou plus précisément des personnes qui ont accepté le risque inhérent à l'emploi de l'automobile[80]). L'acceptation du risque ne s'étend pas à tous les dommages qui peuvent se produire, mais uniquement à ceux qui ne peuvent être rattachés à une faute de l'automobiliste. Il ne faut cependant pas donner trop d'extension à cette idée; beaucoup de nos actions comportent l'acceptation d'un risque (monter dans un chemin de fer ou un tramway, etc.). C'est en cas de transport gratuit seulement, que l'acceptation du risque doit pouvoir être opposée au lésé. Il n'y a rien de plus odieux que l'ami

---

[79]) Rec. off. 54 II p. 138 (J. des Trib. 1928, p. 290).

[80]) Demogue, v. p. 400; Lalou p. 91.

invité ou le passant rencontré sur la route qui, victimes d'un accident, attaquent celui qui les a obligés, sans aucun égard, devant les tribunaux civils, s'ils n'ont pas préalablement déposé une plainte pénale contre lui. Il serait préférable, au lieu d'introduire dans la loi le principe de l'acceptation du risque, d'en prévoir l'application à tous les cas de transport gratuit, en subordonnant l'obligation de réparation à une faute de l'automobiliste. Par contre, il ne se justifie pas de soumettre à la même exception en faveur du système général de l'art. 41 CO les chauffeurs et les autres personnes attachées au service de l'automobile.

La responsabilité aggravée de l'automobiliste se justifie en raison du danger que présente l'automobile pour la vie et l'intégrité corporelle. C'est d'ailleurs en considération de ce dommage spécial que le législateur a en vue cette aggravation. Cela inclinerait à faire, comme dans la loi sur la responsabilité civile des chemins de fer, une distinction selon la nature du dommage. Il est certain que l'homme a un beaucoup plus grand intérêt à la protection juridique de sa vie et de sa santé, qu'à celle de ses biens matériels, ce qui justifie cette distinction. Pratiquement, celle-ci peut conduire à des résultats qui ne sont pas satisfaisants; un exemple en est donné par un récent arrêt du Tribunal fédéral[81]). Le dommage matériel étant en général l'accessoire dans les accidents d'automobiles, il semble que l'avantage retiré d'une simplification dans l'organisation de la responsabilité doit l'emporter et que la responsabilité aggravée de l'automobiliste doit s'étendre au dommage matériel comme aux lésions corporelles.

III.

Que faut-il entendre par automobiliste, c'est-à-dire sur quelle personne faut-il faire peser la responsabilité? La question me paraît avoir été bien résolue par la loi fédérale de 1926. C'est au détenteur de l'automobile,

[81]) Rec. off. 56 II p. 63.

jugé au lieu où il a causé le dommage. La loi sur la responsabilité civile des chemins de fer (art. 19) prévoit, comme la loi fédérale de 1926 (art. 39), le for alternatif du domicile du défendeur et celui du canton où l'accident s'est produit.

V.

L'art. 37 de la loi fédérale de 1926, inspiré des art. 16 et 17 de la loi sur la responsabilité civile des chemins de fer, déclare nulle toute convention qui exclut ou restreint la responsabilité civile et annulable toute convention par laquelle une indemnité manifestement insuffisante a été stipulée. Il y a là une dérogation inadmissible aux principes généraux du droit privé et une restriction injustifiée à la liberté contractuelle. Dans ce domaine, comme dans les autres, celle-ci doit être respectée. Une convention exonérant de la responsabilité civile doit déployer ses effets dans la mesure tout au moins, où elle libère l'automobiliste de sa responsabilité causale, le cas de faute demeurant réservé (cf. art. 100 CO). Une telle convention, de même que celle qui stipule une indemnité que le lésé juge postérieurement insuffisante, ne doivent pouvoir être annulées qu'en cas de lésion ou de vices du consentement.

VI.

Le principe de l'obligation pour l'automobiliste de s'assurer contre les risques découlant de sa responsabilité civile ne peut plus être discuté. Cette assurance obligatoire présente des avantages aussi bien pour le preneur d'assurance que pour le tiers lésé. Elle protège l'un et l'autre dans leur situation économique. Malheureusement, le régime actuel est affligé de graves inconvénients et apparaît nettement insuffisant. Il le serait encore davantage en cas d'aggravation de la responsabilité des automobilistes. Il y a trois points en particulier, sur lesquels une revision est urgente:

1. L'obligation d'indemniser de la compagnie d'assurance découle du contrat conclu par elle avec l'auto-

mobiliste. Ce contrat peut être nul, parce qu'il ne répond pas aux exigences légales sur la conclusion des contrats en général ou des contrats d'assurance en particulier. La compagnie excipera de cette nullité pour refuser d'intervenir. Ou encore, le preneur d'assurance ne remplira pas les conditions auxquelles sa police subordonne l'intervention de l'assureur (il n'avisera pas ce dernier à temps voulu du sinistre, ou reconnaîtra expressément sa responsabilité sans lui en avoir référé). Ou enfin, le sinistre aura été provoqué par une faute grave du preneur d'assurance, ce qui permettra à la compagnie de réduire ses prestations, conformément à l'art. 14 de la loi fédérale sur le contrat d'assurance. Dans ces trois éventualités, l'automobiliste ne sera pas couvert ou ne le sera que partiellement. Il n'aura à s'en prendre qu'à lui-même, s'il est tenu de réparer le dommage de ses propres deniers, et ce ne serait pas une raison suffisante pour modifier le régime actuel si, dans ces trois éventualités, le lésé ne courait pas le risque de ne pas pouvoir obtenir la réparation du dommage qu'il a subi. Les conséquences des accidents d'automobiles sont souvent très graves et se traduisent par le paiement d'indemnités considérables. De moins en moins l'automobile est le privilège de gens fortunés. La pratique malsaine des ventes à crédit a aggravé encore cette situation. Lorsque l'automobiliste n'est pas en mesure de réparer le dommage, c'est la victime qui supporte en définitive les conséquences de la nullité du contrat d'assurance ou de l'inobservation de ses clauses par le preneur, ou encore de la faute grave commise par ce dernier. Le projet du Conseil fédéral du 3 novembre 1922 cherchait à parer à ces inconvénients en ne permettant pas à l'assureur d'opposer au tiers lésé des exceptions découlant du contrat lui-même. Une distinction est nécessaire. On ne conçoit pas qu'un contrat nul puisse déployer des effets et si l'exception tirée de la nullité par l'assureur est admissible, celui-ci doit être libéré de toute obligation. Par contre, si en principe le contrat est valable, mais si le preneur n'a pas observé

jugé au lieu où il a causé le dommage. La loi sur la responsabilité civile des chemins de fer (art. 19) prévoit, comme la loi fédérale de 1926 (art. 39), le for alternatif du domicile du défendeur et celui du canton où l'accident s'est produit.

V.

L'art. 37 de la loi fédérale de 1926, inspiré des art. 16 et 17 de la loi sur la responsabilité civile des chemins de fer, déclare nulle toute convention qui exclut ou restreint la responsabilité civile et annulable toute convention par laquelle une indemnité manifestement insuffisante a été stipulée. Il y a là une dérogation inadmissible aux principes généraux du droit privé et une restriction injustifiée à la liberté contractuelle. Dans ce domaine, comme dans les autres, celle-ci doit être respectée. Une convention exonérant de la responsabilité civile doit déployer ses effets dans la mesure tout au moins, où elle libère l'automobiliste de sa responsabilité causale, le cas de faute demeurant réservé (cf. art. 100 CO). Une telle convention, de même que celle qui stipule une indemnité que le lésé juge postérieurement insuffisante, ne doivent pouvoir être annulées qu'en cas de lésion ou de vices du consentement.

VI.

Le principe de l'obligation pour l'automobiliste de s'assurer contre les risques découlant de sa responsabilité civile ne peut plus être discuté. Cette assurance obligatoire présente des avantages aussi bien pour le preneur d'assurance que pour le tiers lésé. Elle protège l'un et l'autre dans leur situation économique. Malheureusement, le régime actuel est affligé de graves inconvénients et apparaît nettement insuffisant. Il le serait encore davantage en cas d'aggravation de la responsabilité des automobilistes. Il y a trois points en particulier, sur lesquels une revision est urgente:

1. L'obligation d'indemniser de la compagnie d'assurance découle du contrat conclu par elle avec l'auto-

mobiliste. Ce contrat peut être nul, parce qu'il ne répond pas aux exigences légales sur la conclusion des contrats en général ou des contrats d'assurance en particulier. La compagnie excipera de cette nullité pour refuser d'intervenir. Ou encore, le preneur d'assurance ne remplira pas les conditions auxquelles sa police subordonne l'intervention de l'assureur (il n'avisera pas ce dernier à temps voulu du sinistre, ou reconnaîtra expressément sa responsabilité sans lui en avoir référé). Ou enfin, le sinistre aura été provoqué par une faute grave du preneur d'assurance, ce qui permettra à la compagnie de réduire ses prestations, conformément à l'art. 14 de la loi fédérale sur le contrat d'assurance. Dans ces trois éventualités, l'automobiliste ne sera pas couvert ou ne le sera que partiellement. Il n'aura à s'en prendre qu'à lui-même, s'il est tenu de réparer le dommage de ses propres deniers, et ce ne serait pas une raison suffisante pour modifier le régime actuel si, dans ces trois éventualités, le lésé ne courait pas le risque de ne pas pouvoir obtenir la réparation du dommage qu'il a subi. Les conséquences des accidents d'automobiles sont souvent très graves et se traduisent par le paiement d'indemnités considérables. De moins en moins l'automobile est le privilège de gens fortunés. La pratique malsaine des ventes à crédit a aggravé encore cette situation. Lorsque l'automobiliste n'est pas en mesure de réparer le dommage, c'est la victime qui supporte en définitive les conséquences de la nullité du contrat d'assurance ou de l'inobservation de ses clauses par le preneur, ou encore de la faute grave commise par ce dernier. Le projet du Conseil fédéral du 3 novembre 1922 cherchait à parer à ces inconvénients en ne permettant pas à l'assureur d'opposer au tiers lésé des exceptions découlant du contrat lui-même. Une distinction est nécessaire. On ne conçoit pas qu'un contrat nul puisse déployer des effets et si l'exception tirée de la nullité par l'assureur est admissible, celui-ci doit être libéré de toute obligation. Par contre, si en principe le contrat est valable, mais si le preneur n'a pas observé

une de ses prescriptions, de même que si une faute grave peut lui être reprochée, l'assureur ne doit pas pouvoir invoquer ce motif pour refuser d'intervenir. Le but de l'assurance obligatoire des automobilistes est avant tout de garantir au tiers lésé la réparation du dommage qu'il subit; ce serait le frustrer de cette garantie que d'autoriser l'assureur à refuser son intervention, en invoquant une exception tirée de l'attitude du preneur d'assurance. L'inobservation des clauses de la police ou la faute grave du preneur doivent d'ailleurs permettre à l'assureur d'exercer un droit de recours contre ce dernier. La même règle se justifie pour le paiement de la franchise à la charge du preneur d'assurance; l'avance devrait en être faite par l'assureur. Il peut arriver également qu'une police ait cessé de déployer ses effets, ou n'ait pas été renouvelée, ou qu'une automobile circule sans que son détenteur se soit assuré. Il n'est pas possible de prévenir ces éventualités. Le seul moyen d'y remédier dans une certaine mesure est d'exercer officiellement un contrôle strict et d'imposer aux compagnies l'obligation d'aviser l'autorité qui délivre les permis de circulation de toute suspension, cessation ou modification importante d'une police (art. 42 loi féd. 1926[84]), afin qu'elle puisse, s'il y a lieu, retirer le permis.

2. L'assurance contractée par l'automobiliste ne couvre pas nécessairement tout le dommage. Le concordat a fixé des chiffres minimum tout-à-fait insuffisants, de sorte que la plupart des automobilistes cherchant à payer les primes les moins élevées possible, il y a souvent une marge importante entre l'indemnité versée par l'assureur et le montant effectif du dommage. L'art. 11 du concordat fait, en outre, une distinction entre les automobilistes et les motocyclistes. Cette distinction doit être abandonnée, les accidents de motocyclette étant souvent plus graves dans leurs conséquences que les accidents d'automobiles, et la

---

[84]) Cf. § 49 al. 6 de la loi autrichienne sur les automobiles du 29 décembre 1929.

solvabilité moyenne des motocyclistes étant en général inférieure à celle des automobilistes. Si des raisons propres à la technique des assurances s'opposent à ce que le contrat ne fixe pas une limite au delà de laquelle l'assureur n'est plus tenu de réparer le dommage, il est néanmoins facile, en tenant compte des expériences faites, d'élever les minima actuels et l'on s'étonne que de nombreux cantons ne l'aient pas encore fait.

3. Le tiers lésé n'a actuellement pas le droit de réclamer à l'assureur le paiement direct de l'indemnité qui lui est due par le preneur d'assurance, et couverte par la police. Il peut seulement faire valoir auprès de l'assureur le droit de gage qui lui est accordé par l'art. 60 de la loi sur le contrat d'assurance. En cas de contestation, le tiers devra commencer par obtenir un jugement contre l'assuré, puis poursuivre celui-ci; s'il est insolvable, faire saisir ses droits contre l'assureur et poursuivre ce dernier en réalisation de gage. En cas d'opposition de l'assureur, nouveau procès, dans lequel l'assureur pourra soulever des exceptions tirées de l'inobservation par l'assuré des prescriptions de la police (avis de sinistre tardif par exemple). Ce système est non seulement défectueux par le retard qu'il apporte au règlement de l'indemnité, il est encore préjudiciable au tiers lésé, qui verra son indemnité fortement réduite par les frais de procès, d'autant plus que la plupart des polices stipulent que les frais de procès sont compris dans la somme maximum, pour laquelle la compagnie pourra être appelée à intervenir. Une simplification s'impose donc et la seule qui paraît pouvoir être envisagée, sans une transformation du régime de l'assurance privée, consiste dans une action directe accordée au tiers lésé contre l'assureur. Le principe de l'action directe n'est d'ailleurs pas étranger à notre droit (art. 113 CO). Il a été consacré par la jurisprudence française, en matière de responsabilité des automobilistes[85]). Il est facile de prévenir l'objection qu'en cas d'action

[85]) Cf. Pétermann op. cit. p. 293 et s.

directe la question de responsabilité pourra être discutée en dehors de l'assuré, en imposant au tiers lésé l'obligation d'actionner simultanément l'automobiliste et son assureur. Dans cette action, l'assureur pourra faire valoir les exceptions découlant de la nullité de la police, les seules qui doivent lui être accordées sous un régime nouveau. De son côté l'assuré, s'il estime avoir des droits contre le tiers qui l'actionne (c'est souvent le cas lorsque le dommage est dû à la collision de deux véhicules) pourra les faire valoir reconventionnellement. Bien entendu l'action directe contre l'assureur ne doit avoir qu'un caractère facultatif, le tiers lésé pouvant, s'il le préfère, n'actionner que l'automobiliste.

Sans doute, une amélioration du système actuel sur les trois points que nous venons d'indiquer, n'aura pas pour effet de garantir d'une manière absolue la réparation du dommage qu'ils subissent, à ceux qui sont victimes d'accidents d'automobile. Il ne nous paraît cependant pas possible d'aller plus loin dans la protection et la sauvegarde des intérêts des tiers lésés, sans porter atteinte au principe même de l'assurance privée fondée sur un contrat. La situation de l'assureur ne peut être aggravée davantage. Des systèmes ingénieux ont été proposés, notamment celui consistant à introduire à côté de l'assurance responsabilité civile de l'automobiliste, une assurance individuelle obligatoire de l'ensemble de la population et à accorder à l'assureur contre les accidents, jusqu'à concurrence de l'indemnité payée, un droit de recours contre l'automobiliste responsable et son propre assureur[86]). Nous ne pensons pas qu'il faille infliger à notre population une assurance obligatoire de plus. L'aggravation de la responsabilité de l'automobiliste dans le sens que nous avons cherché à indiquer, et l'extension des droits du lésé contre l'assureur pour le paiement de l'indemnité garantie par une police

---

[86]) D'après Pétermann, p. 329, ce système a été exposé par M. Marcel Bridel, privat-docent à l'Université de Lausanne dans sa leçon inaugurale.

d'assurance, nous paraissent réaliser un progrès suffisant sur le régime actuel.

§ VI. Conclusions.

1⁰ Le régime actuel, en matière de responsabilité des automobilistes, n'est pas satisfaisant et doit être modifié. Un système de responsabilité inspiré de celui des articles 55, 56 ou 58 CO n'est pas désirable. Une responsabilité purement causale dans le sens de la responsabilité des chemins de fer serait excessive. La solution paraît pouvoir être trouvée dans un système intermédiaire.

2⁰ Lorsqu'un dommage se produit en relation avec l'emploi d'une automobile, il faut rechercher en premier lieu s'il se rattache à une faute commise dans cet emploi, ou à une faute du lésé, éventuellement à l'une et à l'autre. Dans l'affirmative, l'obligation de réparer le dommage sera appréciée conformément aux principes généraux des articles 41 et suivants CO. En l'absence d'une faute à laquelle le dommage puisse être rattaché, la responsabilité de l'automobiliste sera engagée par le simple rapport de causalité entre l'emploi de l'automobile et le dommage.

3⁰ La responsabilité de l'automobiliste est présumée. C'est à lui à prouver que le dommage n'est pas la conséquence d'une faute commise dans l'emploi de l'automobile ou l'exécution des travaux nécessités par cet emploi, mais d'une faute de la victime ou de la force majeure. En cas de faute d'un tiers, le juge appréciera si cette faute doit être considérée comme cause unique de l'accident; sinon il fera le partage des responsabilités entre l'automobiliste et le tiers.

4⁰ En cas de dommage causé à une personne transportée gratuitement, l'automobiliste ne peut être recherché que s'il a commis une faute.

5° C'est le détenteur de l'automobile qui est responsable du dommage causé par l'emploi de celle-ci.

6° Le lésé pourra rechercher l'automobiliste devant les tribunaux soit du domicile de ce dernier, soit du lieu de l'accident.

7° L'automobiliste doit être soumis à une assurance obligatoire sur la responsabilité civile. Le montant de la police doit être assez élevé pour que, quelle que soit la gravité du dommage, celui-ci soit couvert. Il est désirable d'accorder un droit direct au lésé contre l'assureur, qui ne pourra soulever d'autre exception que celle tirée de la nullité ou de l'inexistence du contrat d'assurance. L'assureur aura, par contre, un droit de recours contre l'automobiliste assuré, lorsque celui-ci n'aura pas observé les prescriptions du contrat d'assurance, ou aura commis une faute grave.