Urteilskopf

89 II 49

10. Arrêt de la Ire Cour civile du 26 février 1963 dans la cause Grin contre Alpina S. A. et Grasset.
Regeste (de):
Unfall eines Fussgängers, der auf einem Fussgängerstreifen von einem Motorrad umgeworfen wird.

1. Natur und Tragweite des Vortrittsrechts gemäss Art. 45 Abs. 3 MFV; Schuldlosigkeit des Fussgängers, der sich schon auf dem Fussgängerstreifen befindet und beim Herannahen eines Fahrzeugs zögert (Erw. 1).

2. Verschulden des Motorradfahrers, der die Absichten des Fussgängers missversteht und diesem den Vortritt nicht gewährt (Erw. 2).

3. Genugtuung (Erw. 3).

Regeste (fr):
Piéton renversé par un motocycle sur un passage de sécurité.

1. Nature et étendue de la priorité instituée par l'art. 45 al. 3 RA; absence de faute du piéton déjà engagé qui hésite à l'arrivée d'un véhicule (consid. 1).

2. Faute du motocycliste qui, se méprenant sur l'intention du piéton, ne lui cède pas le passage (consid. 2).

3. Réparation du tort moral (consid. 3).

Regesto (it):
Pedone investito da un motociclista su un passaggio pedonale.

1. Genere e portata del diritto di precedenza di cui all'art. 45 cpv. 3 RLA; mancanza di colpa del pedone che già trovasi sul passaggio e esita al sopraggiungere di un veicolo (consid. 1).

2. Colpa del motociclista che, fraintendendo l'intenzione del pedone, non gli riconosce la precedenza (consid. 2).

3. Riparazione del torto morale (consid. 3).

Sachverhalt ab Seite 50

A.- Le vendredi 14 juin 1957, vers 7 heures du matin, Théophile Grin, né le 22 janvier 1900, a été renversé par le scooter de Louis Grasset, alors qu'il traversait la partie ouest de la place St-François, à Lausanne, sur le passage de sécurité situé entre le mirador de l'agent de la circulation et le trottoir longeant le bâtiment de la Société de banque suisse. S'étant engagé à la hâte sur ledit passage, Grin aperçut à sa droite, avant d'arriver au milieu de la chaussée, le scooter qui venait du Grand-Pont. Il marqua un temps d'arrêt, puis reprit brusque-

ment sa marche, alors que le motocycle se trouvait à courte distance. Grasset, qui roulait à une allure d'environ 35 km/h à la hauteur du signal lumineux placé à l'extrémité du Grand-Pont, vit le piéton traverser, obliqua à gauche et réduisit fortement sa vitesse. Constatant que le piéton s'arrêtait, il poursuivit sa route. Chacun continuant d'avancer, Grin fut heurté par le véhicule de Grasset sur le passage de sécurité et sur la moitié droite de la chaussée par rapport à la direction de marche du scooter. Grin subit une fracture de l'humérus gauche, une fracture de la base du nez, ainsi que des lésions à la cheville gauche et à l'arcade sourcilière gauche. Il fut hospitalisé pendant vingt jours, suivit un traitement ambulatoire et fit une cure balnéaire.

B.- Par demande du 10 décembre 1959, Grin fit assigner devant la Cour civile du Tribunal cantonal vaudois Grasset et la Compagnie d'assurances Alpina SA, qui assurait le motocycliste contre les conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile. Il conclut au paiement d'une somme de 48 000 fr., avec intérêt à 5% l'an dès le 14 juin 1957, à titre de dommages-intérêts pour frais de traitement, perte de gain et atteinte à son avenir économique, ainsi que de réparation du tort moral. Dans leur réponse, les défendeurs offrirent de payer

10 000 fr., sous déduction des avances déjà versées, et une participation aux dépens du demandeur. Au bénéfice de cette offre, ils conclurent à libération des fins de la demande. Statuant le 3 octobre 1962, la Cour civile vaudoise alloua à Grin un montant de 11 766 fr. avec intérêt à 5% l'an dès le 15 septembre 1962 et condamna solidairement les défendeurs aux frais et dépens de la procédure cantonale. Elle rejeta la demande pour le surplus. Elle admit la responsabilité de Grasset en vertu de l'art. 37 LA et l'action directe contre son assureur selon l'art. 49 LA. Elle considéra que Grin comme Grasset avaient chacun commis une faute en relation de causalité adéquate avec l'accident et appliqua dès lors l'art. 37 al. 3 LA. Elle arrêta le dommage à 20 542 fr., mais réduisit l'indemnité de 20% en raison de la faute concurrente du lésé et refusa par le même motif d'allouer une somme d'argent à titre de réparation du tort moral.

C.- Grin recourt en réforme contre ce jugement. Il requiert le Tribunal fédéral de lui allouer une indemnité globale de 20 874 fr. avec intérêt à 5% dès le 15 septembre 1962, à savoir le montant du dommage fixé par les premiers juges, sous déduction des avances reçues, et une somme de 5000 fr. en réparation du tort moral. Il conteste avoir commis une faute. Les intimés concluent au rejet du recours.

Erwägungen

Considérant en droit:

1. La Cour civile admet que le recourant était en droit de s'engager sur le passage de sécurité et de revendiquer la priorité de passage, car le scooter de l'intimé Grasset se trouvait encore à une distance suffisante pour lui céder le pas sans danger (cf. RO 86 IV 37). Elle lui reproche cependant d'avoir commis une faute légère en s'arrêtant au milieu de la chaussée, puis en reprenant brusquement sa marche. Elle considère que ce comportement pouvait être interprété par le motocycliste comme une renonciation du piéton à sa priorité.

Aux termes de l'art. 45 al. 3 RA, "les conducteurs de véhicules automobiles ralentiront et au besoin s'arrêteront devant les passages de sécurité, afin de permettre aux piétons déjà engagés sur le passage de traverser sans encombre la chaussée". Cette disposition confère au piéton qui s'est engagé régulièrement sur le passage de sécurité un droit analogue à la priorité de droite instituée par l'art. 27 al. 1 LA. La priorité du piéton engagé sur le passage de sécurité est opposable à tous les véhicules, que ce soient des voitures automobiles, des motocycles, des cycles ou des véhicules à traction animale. Elle a pour but de régler la traversée de la chaussée par les piétons de manière à sauvegarder la sécurité de ceux-ci, sans entraver la circulation des véhicules dans une mesure intolérable. En d'autres termes, l'art. 45 al. 3 RA répartit le trafic des piétons et des véhicules de façon qu'il s'écoule sans heurt, mais aussi sans exposer à un danger les usagers de la voie publique. La priorité signifie que le piéton engagé sur le passage de sécurité a le droit de passer devant les véhicules qui s'apprêtent à franchir ce passage. Il en résulte que tout conducteur de véhicule (automobiliste, motocycliste, cycliste, cocher) doit circuler de telle manière qu'il ne fasse courir aucun danger aux piétons qui exercent leur droit. A cette fin, le conducteur réduira sa vitesse et s'arrêtera si c'est nécessaire. Il respectera cette obligation jusqu'à ce que le mouvement de son véhicule ne soit plus une source de danger pour les piétons traversant la chaussée sur le passage de sécurité. Déterminant sa façon de conduire selon ces principes, le conducteur ne doit pas compter seulement avec le type idéal du piéton parfait qui, grâce à ses réactions optimales, son excellente condition psychique et sa souplesse, foule le passage de sécurité d'un pas rapide, mais sans précipitation, bref, comme le souhaitent les conducteurs pressés et les adeptes de la "fluidité" du trafic. Bien au contraire, il doit prendre en considération la présence de piétons qui, en raison d'une infirmité,

de leur âge (enfants ou vieillards), voire de la crainte que leur inspire l'approche d'un véhicule à moteur, adoptent un comportement inadapté aux exigences du trafic. Ce sont justement ces personnes handicapées ou irrésolues qui ont plus spécialement besoin de la protection offerte par le passage de sécurité. Tant qu'elles se trouvent sur ledit passage, le conducteur n'est pas seulement tenu d'avoir des égards envers elles; il a l'obligation de leur céder le pas. De son côté, le piéton traversant la chaussée sur le passage de sécurité est en droit de compter que sa priorité sera respectée par tous les véhicules. Il en jouit sans réserve, à moins qu'il n'ait manifesté sans aucune équivoque, après s'être arrêté, qu'il y a renoncé. En cas de doute à ce sujet, la priorité du piéton subsiste. Son comportement inadéquat sur le passage de sécurité, surtout s'il ne sort pas de l'ordinaire, ne saurait donc être considéré comme une faute qui engage sa responsabilité civile. Le principe fondamental est que le détenteur du véhicule automobile répond entièrement du dommage subi par un piéton à la suite d'une collision sur un passage de sécurité. La responsabilité causale développe ici son plein effet. Elle ne doit pas être affaiblie par le jeu d'obligations qui seraient imposées aux piétons sans aucune base légale. En particulier, on ne saurait astreindre la personne déjà engagée sur le passage de sécurité à annoncer son intention de poursuivre sa marche, par exemple au moyen d'un signe de la main. Pas plus que d'un automobiliste jouissant de la priorité de droite ou de passage, on n'exigera du piéton qu'il indique son intention d'exercer son droit et la façon dont il entend le faire. Loin d'accroître la sécurité du trafic, une exigence semblable irait à fin contraire. Les intimés invoquent l'art. 49 al. 2 LCR, modifié par la loi fédérale du 23 juin 1961, aux termes duquel les piétons ne doivent pas se lancer "à l'improviste" sur un "passage pour piétons", ainsi que l'art. 47 al. 3 OCR, qui dispose: "Les piétons qui veulent user de leur droit de

priorité (sur un passage de sécurité) doivent annoncer leur intention au conducteur du véhicule qui s'approche, en posant un pied sur la chaussée ou en faisant clairement un signe de la main. Ils n'useront pas de leur droit de priorité lorsque le véhicule ne pourrait s'arrêter à temps". On peut se demander si l'ordonnance d'application, fondée sur l'art. 106 al. 1 LCR, est encore conforme à la loi, dans la mesure où elle prescrit aux piétons non seulement de ne pas s'élancer à l'improviste sur la chaussée, mais aussi de signifier leur intention d'une manière déterminée. D'autres signes non équivoques sont en effet concevables. De plus, certains piétons ne sont pas à même d'exécuter à la lettre les prescriptions de l'art. 47 al. 3 OCR. Il suffit de penser par exemple aux infirmes qui marchent à l'aide de béquilles ou aux personnes qui poussent des voitures d'enfant. La question peut toutefois rester indécise. Entrées en vigueur le 1er janvier 1963, les dispositions précitées ne sont pas applicables à l'accident dont le recourant a été la vicitime le 14 juin 1957. Supposé qu'elles soient conformes à la loi et qu'elles aient été en vigueur le jour de l'accident, elles ne seraient d'ailleurs pas décisives. Elles concernent en effet l'attitude que les piétons doivent observer avant de s'engager sur le passage de sécurité, c'est-à-dire avant qu'ils aient acquis la priorité qui en résulte. Or le recourant s'était déjà engagé et même avancé de quelques mètres sur le passage de sécurité, avant d'adopter le comportement dans lequel la Cour cantonale a vu une faute. La priorité était acquise. Les dispositions précitées ne visent pas cette phase de la traversée de la chaussée. En s'arrêtant au milieu du passage de sécurité, puis en reprenant brusquement sa marche, le recourant a certes eu un comportement malheureux. Du point de vue objectif, son attitude est critiquable, en ce sens qu'elle éveillait un doute sur ses intentions dans l'esprit des autres usagers de la route, notamment chez l'intimé Grasset. Elle ne constitue cependant pas une

négligence coupable, elle s'explique par une réaction instinctive, échappant à la volonté de son auteur. Il est fréquent qu'un piéton engagé sur un passage de sécurité hésite, lorsqu'il voit approcher un véhicule à moteur, entre les deux partis de poursuivre sa marche ou de s'arrêter. Cette hésitation résulte en partie de la crainte ressen tie, notamment par les personnes âgées, en face d'un engin dangereux dont on ignore s'il s'arrêtera. Nombreux sont en effet les conducteurs qui tentent de forcer le passage, au mépris des prescriptions légales, forts de la masse et de la vitesse de leurs véhicules. On ne saurait donc retenir une faute à la charge du recourant, personne d'un certain âge qui s'est montrée hésitante et a réagi de façon malheureuse à l'approche du scooter de l'intimé Grasset. La réduction de l'indemnité opérée par la Cour cantonale n'est dès lors pas fondée.

2. Avec raison, l'intimé Grasset n'a pas contesté la faute que lui ont imputée les premiers juges. Il a mal interprété l'intention du recourant. N'étant pas certain que celui-ci avait clairement renoncé à sa priorité, il devait lui céder le pas. En présence d'une situation confuse, vu l'attitude douteuse du piéton, il n'était pas fondé à poursuivre sa route. Il devait attendre, pour franchir le passage de sécurité, que le recourant ait achevé la traversée de la chaussée ou, du moins, qu'il se soit éloigné suffisamment pour passer derrière lui sans l'exposer à un danger.

3. Le recourant demande une indemnité de 5000 fr. à titre de réparation du tort moral (art. 42 LA). Les juges vaudois la lui ont refusée en raison de sa faute concurrente et parce que la faute de l'auteur du dommage n'était pas grave. La réforme du jugement annihile le premier motif. Quant à Grasset, sa culpabilité ne doit pas être sous-estimée. Il n'a pas seulement enfreint une prescription d'ordre. Il a violé une règle élémentaire de la circulation, dont la sécurité des usagers de la route exige l'observation stricte.
Le recourant a subi un tort moral appréciable. Il a été

hospitalisé pendant vingt jours. Malgré la diminution relativement peu importante de sa capacité de gagner, il voit son état de santé détérioré de façon sensible. En particulier, il est sujet à des troubles neurologiques (tremblements) plus forts qu'avant l'accident, ainsi qu'à un vieillissement accéléré, qui diminue son activité et son dynamisme. Le montant réclamé apparaît dès lors adapté aux circonstances.