Urteilskopf

91 I 223

38. Arrêt du 2 avril 1965 dans la cause Compagnie du chemin de fer Brigue-Viège-Zermatt SA contre Confédération Suisse et Chemins de fer fédéraux.
Regeste (de):
Klage auf Ersatz des Schadens, den eine private Eisenbahnunternehmung infolge der Fahrlässigkeit eines auf Grund einer Vereinbarung über die gemeinsame Benützung eines Bahnhofes mit der Abfertigung ihrer Züge betrauten Bediensteten der SBB erlitten hat.

1. Zuständigkeit des Bundesgerichts (Erw. I, 1).

2. Die SBB allein sind passiv legitimiert (Erw. I, 2).

3. Ist die Vereinbarung über die gemeinsame Benützung des Bahnhofes ein verwaltungsrechtlicher oder ein privatrechtlicher Vertrag? Frage offen gelassen (Erw. II).

4. Gültigkeit einer solchen Vereinbarung im allgemeinen; Grundsatz der Haftung der SBB für ihre Hilfspersonen (Art. 101 Abs. 1 OR) unter dem Gesichtspunkt des Privatrechts und des öffentlichen Rechts (Erw. III, 1).

5. Auslegung einer die Haftung der SBB ausschliessenden Klausel der Vereinbarung (Erw. III, 2, lit. a und b).

Regeste (fr):
Action en réparation du dommage causé à une compagnie privée de chemin deferpar la négligence d'un agent des CFFchargé d'expédier les trains de ladite compagnie en vertu d'une convention de communauté de gare.

1. Compétence du Tribunal fédéral (consid. I,1).

2. Les CFF ont seuls qualité pour agir comme défendeurs (consid. I, 2).

3. La convention de communauté de gare est-elle un contrat de droit administratif ou de droit privé? Question laissée indécise (consid. II).

4. Validité d'une telle convention en général; principe de la responsabilité des CFF pour leurs auxiliaires (art. 101 al. 1 CO) du point de vue du droit privé et du droit public (consid. III, 1).

5. Interprétation d'une clause de la Convention, qui exclut la responsabilité des CFF (Consid. III, 2, lit. a et b).

Regesto (it):
Azione di risarcimento dei danni causati ad una compagnia ferroviaria privata dalla negligenza di un dipendente delle FFS incaricato di spedire i treni di detta compagnia in virtù d'una convenzione sull'uso in comune di una stazione.

1. Competenza del Tribunale federale (consid. I, 1).

2. Le FFS hanno esse sole la veste di convenute (consid. I, 2).

3. La convenzione sull'uso in comune della stazione è un contratto di diritto amministrativo o di diritto pri-

vato? Questione lasciata indecisa (consid. II).

4. Validità di una simile convenzione in generale; principio della responsabilità delle FFS per le loro persone ausiliarie (art. 101 cpv. 1 CO), dal profilo del diritto privato e del diritto pubblico (consid. III, 1).

5. Interpretazione d'una clausola della convenzione escludente la responsabilità delle FFS (consid. III, 2, lett. a e b).

Sachverhalt ab Seite 225

BGE 91 I 223 S. 225

A.- Par trois conventions successives, datées des 3 décembre 1904, 22 août/5 septembre 1922 et 13/14 septembre 1932, les Chemins de fer fédéraux (CFF) ont accordé à la Compagnie du Brigue-Viège-Zermatt (VZ) le droit de cojouissance de la gare de Brigue et de la station de Viège. Selon l'art. 9 de la dernière en date de ces conventions (la convention de 1932) les CFF se chargent, aux frais du compte de l'exploitation commune, de l'administration, de l'entretien, de la surveillance, de la police du chemin de fer et de tout le service intérieur et extérieur de la gare de Brigue et de la station de Viège; ils assurent notamment, pour le compte du VZ, à la station de Viège, l'expédition et la réception des trains. L'art. 10 de la même convention prescrit que les employés attachés au service commun de la gare de Brigue et de la station de Viège doivent se conformer "pour tout ce qui concerne le service exclusif du VZ, uniquement aux ordres et instructions qui leur seront donnés par les organes compétents de cette comparnie, sous réserve d'autres conventions et prescriptions générales en vigueur". Le ch. 2 de l'art. 16 est libellé comme il suit:
"Le VZ supporte seul tout dommage, quelle qu'en soit la cause, occasionné à ou par ses installations ou par son matériel, qu'il affecte des personnes, des objets remis au transport ou autres, du matériel d'exploitation ou des installations fixes de chemin de fer. Il est tenu d'intervenir pour le compte des CFF vis-à-vis des tiers qui s'en prennent à ceux-ci dans des cas de ce genre, et de répondre pour eux des dommages causés. Par contre, tout dommage occasionné sur le domaine qui sert à l'usage commun est à la charge de la communauté, sous réserve des exceptions désignées ci-après." L'art. 17 prévoit que lorsque l'une des entreprises peut, selon ses usages, mettre tout ou partie du dommage à la charge du personnel fautif, elle doit fixer la somme ainsi due et la déduire du dommage. Enfin, l'art. 20 contient certaines règles touchant les redevances dues par le VZ pour les prestations fournies par les CFF conformément à la convention de 1932.

B.- Le 22 juin 1962, deux trains spéciaux devaient transporter,

BGE 91 I 223 S. 226

de Brigue à Zermatt, le personnel de l'entreprise Harnisch et Ronus AG (Hanro), de Liestal, qui allait en excursion. Ces trains, nos 1533 et 1533 b, devaient croiser à Ackersand le train de marchandises descendant, no 1274. Une fausse manoeuvre en gare de Brigue entraîna des retards. Le train no 1533 quitta le premier cette gare, s'arrêta à Viège, puis reprit sa marche pour croiser le train no 1274 à Stalden et non à Ackersand. A 11 h. 37, le train no 1533 b partit à son tour de Brigue, ce dont Joseph Salzmann, fonctionnaire des CFF chargé alors de la réception et de l'expédition des trains à la station de Viège, fut immédiatement informé. Sans délai, Salzmann ouvrit le signal d'entrée de sa station pour laisser libre accès au convoi qui allait arriver. Peu après, un

inspecteur du VZ téléphona de Brigue à Salzmann pour lui demander s'il pouvait déplacer d'Ackersand à Viège le croisement des trains nos 1533 b et 1274. Salzmann accepta. Cependant, accaparé par d'autres besognes, il omit de refermer le signal d'entrée, ce qui eût obligé le train 1533 b à stopper. Mais il avisa du changement de croisement le chef de gare de Viège, qui venait de reprendre son service. Ce fonctionnaire se rendit alors sur le quai et constata que le train no 1533 b avait déjà franchi la station sans s'y arrêter. Malgré une tentative de faire couper le courant sur la ligne électrique de contact, les trains nos 1533 b et 1274 entrèrent en collision, à 11 h. 55, entre Viège et Ackersand. L'accident causa deux morts et une dizaine de blessés, ainsi que d'importants dégâts matériels.

C.- Le 12 décembre 1963, le Tribunal du district de Viège condamna Salzmann à 200 fr. d'amende pour entrave au service des chemins de fer, homicide et lésions corporelles graves, toutes infractions commises non pas intentionnellement, mais par négligence (art. 238 al. 2, 117 et 125 CP). Sans imputer de faute grave à l'inculpé, le jugement retient à sa charge la violation de plusieurs articles du règlement de la circulation des trains sur les chemins de fer à voie étroite, à savoir les prescriptions suivantes: Lorsqu'un train doit exceptionnellement s'arrêter dans une gare et que le personnel roulant n'en est pas prévenu, le signal d'entrée, s'il existe, ne doit être mis à voie libre qu'après que le mécanicien a annoncé, par un coup de sifflet d'avertissement, qu'il l'a remarqué en position d'arrêt; en gare, le train est arrêté par des signaux à main (drapeau ou feu rouge) et par le signal de sortie (art. 35 al. 1). En cas de

changement de croisement, les chefs de gare renseignent le personnel intéressé de leur gare et, si possible, celui de la voie (art. 48 al. 27). Le chef de gare doit régler et surveiller l'entrée des trains dans les gares, leur sortie et leur passage (art. 33 al. 1). Sauf dispositions spéciales de la direction de l'exploitation, il faut mettre le signal d'entrée à voie libre juste à temps pour que le train n'ait pas à ralentir sa marche; une fois à voie libre, le signal d'entrée ne doit plus être remis à l'arrêt avant l'entrée du train, si ce n'est pour des motifs impérieux (art. 33 al. 4).

D.- Le 31 octobre 1962, l'Union d'assurance d'entreprises suisses de transport invita la Direction générale des CFF à renoncer au paiement des frais de voyage du personnel de la maison de Liestal. Par lettre du 21 janvier 1963, la Direction générale des CFF se déclara d'accord en principe. Toutefois, après avoir contesté la responsabilité des CFF dans la collision du 22 juin, elle ajouta que si elle s'était néanmoins saisie de la demande, c'était sans vouloir se lier par un précédent, sans reconnaître en droit aucune obligation et dans l'idée qu'on ne lui adresserait pas d'autres réclamations en raison de cette affaire. Le 24 janvier 1963, l'Union d'assurance prénommée remercia la Direction générale des CFF. Le VZ, qui avait reçu copie de la lettre du 21 janvier, fit de même en précisant que les CFF avaient agi par solidarité à son égard et par un acte de complaisance exceptionnel.

E.- Le 10 juin 1963 le VZ a fait notifier à la Direction générale des CFF un commandement de payer pour une somme de 1 339 253 fr. en indiquant, comme cause de la créance: "dommage matériel résultant de la collision du 22 juin 1962 causée par la faute de l'agent CFF Josef Salzmann à Viège". Opposition fut faite le 11 juin 1963. Par lettre du 17 juin 1963, le VZ réclama au Département fédéral des finances et des douanes la réparation du dommage résultant des négligences de Salzmann, soit un montant de 1 106 456 fr. 07. Le 21 août 1963, la Direction du 1er arrondissement des CFF répondit négativement à cette demande qui lui avait été transmise.

F.- Le 21 février 1964, le VZ ouvrit action devant le Tribunal fédéral contre la Confédération suisse et les CFF. Il requérait la condamnation solidaire des défendeurs au paiement de 1 134 433 fr. 27 avec 5% d'intérêts à

compter du 22 juin 1962. Il réduisit toutefois sa prétention en réplique à 1 034 177 fr. 37, puis, le 22 septembre 1964, à 989 936 fr. 77.

BGE 91 I 223 S. 228

G.- La Confédération et les CFF concluent au rejet de la demande.

H.- Le 3 novembre 1964, une délégation du Tribunal fédéral a procédé à une inspection des lieux à la station de Viège et, le même jour, à l'audition de divers témoins.

Erwägungen

Considérant en droit:

I.1. Recevabilité
I.1.- Dans la mesure où le demandeur élève, contre la Confédération et les CFF, des prétentions déduites du droit public, à savoir de la loi du 14 mars 1958 sur la responsabilité de la Confédération, des membres de ses autorités et de ses fonctionnaires (LRCF) et d'une convention de droit administratif, le Tribunal fédéral en connaît de par l'art. 110 al. 1 OJ (RO 66 I 306; 67 I 277; 73 I 171). Selon cet article, les actions intentées contre les CFF rentrent au nombre de celles que l'on ouvre contre la Confédération elle-même (RO 29 I 194; 34 II 565; 42 I 367; 51 I 271; 73 I 91). En tant qu'elle se fonde sur le droit privé, la demande est recevable selon l'art. 41 lit. c, 2e phrase, OJ, les défendeurs ayant admis tacitement la compétence du Tribunal fédéral et la valeur litigieuse exigée par la loi étant donnée.

I.2. A la différence de la Confédération, les CFF ne sont pas une personne morale (RO 29 I 194; 34 II 565 etc.). Mais s'ils sont propriété de la Confédération (sauf les lignes prises à bail), ils sont cependant autonomes dans les limites que fixe la loi (art. 1er de la loi du 23 juin 1944 sur les chemins de fer fédéraux) et sont capables d'ester en justice (art. 5 al. 2 de la loi précitée; RO 31 II 541). Il s'ensuit, en l'espèce, qu'ils peuvent seuls agir comme défendeurs et que, dans la mesure où elles sont aussi prises contre la Confédération, les conclusions du demandeur sont superfétatoires. Les CFF assument en particulier la responsabilité qui découle, pour la Confédération, de la loi du 14 mars 1958.

II. Nature juridique de la convention de 1932
Selon que cette convention apparaîtrait comme un contrat de droit administratif ou comme un contrat de droit privé, elle relèverait soit du droit public et en particulier de la loi du

BGE 91 I 223 S. 229

14 mars 1958 sur la responsabilité de la Confédération, des membres de ses autorités et des fonctionnaires (LRCF), soit du droit privé, notamment des art. 41, 51, 55 et 101 CO. Dans un arrêt du 10 juillet 1945 (RO 71 II 238), la Ire Cour civile du Tribunal fédéral a jugé qu'une convention passée entre les CFF et une compagnie privée de chemin de fer, touchant l'utilisation commune d'une gare, était régie par des règles impératives de droit public, qui lui conféraient un caractère particulier, mais n'excluaient cependant pas le caractère privé des rapports de droit, dans la mesure où il n'existait pas de règles de droit public applicables.
Point n'est besoin de juger, en l'espèce, si la convention de 1932 relève du droit public ou du droit privé, car le

présent litige appelle la même solution, que l'on s'en tienne à l'hypothèse du contrat de droit administratif ou à celle du contrat de droit privé.

III.1. La responsabilité contractuelle d'après la convention de 1932 III.1.- Qu'on la considère comme un contrat de droit administratif ou comme un contrat de droit privé, la convention de 1932 est en principe valable en ce sens que les CFF et le VZ avaient pouvoir de régler leur communauté de gare par un tel accord. Cela est manifeste du point de vue du droit privé. Du point de vue du droit public aussi, une réponse affirmative s'impose. Dans la mesure où le contrat de droit administratif devrait, en principe, reposer sur une base légale, cette condition serait réalisée, en l'espèce. Les art. 8 de la loi du 21 décembre 1899 sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer secondaires, 30 de la loi du 23 décembre 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse (abrogés le 1er juillet 1958) et les art. 33 à 35 de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer prévoient, implicitement tout au moins, l'existence de telles conventions. De plus, les CFF n'ont pas exécuté correctement leurs obligations contractuelles, car leur fonctionnaire Salzmann, qu'ils avaient chargé, le 22 juin 1962, de la réception et de l'expédition des trains, à Viège, n'a pas arrêté, comme il l'aurait dû, le train no 1533 b. Selon le droit privé, par conséquent, ils répondaient en principe, de par l'art. 101 al. 1 CO, du dommage ainsi causé par leur agent.

La même solution se justifie en droit public. Sans doute le droit privé ne s'applique-t-il, ici, que subsidiairement et dans la mesure où ses règles sont "conçues pour les situations analogues et comparables dans tous leurs éléments essentiels" (ZWAHLEN, Le contrat de droit administratif, RDS, t. 77 II, p. 616 a; IMBODEN, Der verwaltungsrechtliche Vertrag, RDS, t. 77 II, p. 94 a ss., 105 s.). Cependant, si la personne privée répond des actes de ses auxiliaires, c'est parce qu'en recourant à leurs services, elle accroît ses possibilités d'action. Cette considération s'applique aussi au service public, qui répond dès lors dans la même mesure du dommage causé par ses agents, sous réserve de principes impératifs contraires qui pourraient découler du droit public.

III.2. Il faut donc examiner tout d'abord si l'art. 16 ch. 2 de la convention de 1932 exclut, en l'espèce, la responsabilité des CFF et secondement, dans l'affirmative, si cette clause est valable. a) Le VZ estime que le premier alinéa de cette disposition vise uniquement le dommage causé à ou par des tiers. Car, dit-il, en étendre la portée au préjudice imputable aux agents des CFF, ce serait libérer ces derniers de toute responsabilité, même en cas de sabotage. Les CFF contestent cette interprétation. Les expressions "tout dommage", "quelle qu'en soit la cause", ne se concilient pas avec le sens que le VZ attribue à l'art. 16 ch. 2 al. 1. Si les parties n'avaient eu en vue que le préjudice causé à ou par des tiers, on se demande pourquoi elles eussent utilisé des termes aussi généraux, alors qu'il eût été facile de préciser leurs intentions. En outre, l'exploitation de la station commune de Viège étant principalement confiée aux CFF, c'est avant tout l'activité de leurs agents qui pouvait causer un dommage; les parties s'en rendaient certainement compte. Dès lors, si elles avaient voulu, dans une clause excluant la responsabilité, réserver une source de préjudice aussi importante, il est vraisemblable qu'elles l'auraient dit. De surcroît, la seconde phrase de ladite clause contredit la manière de voir du VZ. Obligeant cette entreprise à intervenir pour les CFF à l'égard des tiers qui s'en prennent à eux, elle ne peut raisonnablement avoir trait qu'au dommage causé par leur personnel. Bien plus, elle s'applique expressément "dans des cas de ce genre", soit dans l'hypothèse prévue à la phrase précédente.

C'est dire que celle-ci concerne également le préjudice imputable aux agents des CFF. b) L'art. 16 ch. 2 al. 1 de la convention de 1932 excluant la responsabilité des CFF, il faut rechercher encore si l'on ne se trouve pas dans le cas exceptionnel où l'art. 16 ch. 2 al. 2 maintient cette responsabilité. Cette clause met à la charge

de la communauté, sous réserve de certaines exceptions, "tout dommage occasionné sur le domaine qui sert à l'usage commun". Sur l'interprétation de ces termes aussi, les parties sont en désaccord. Le VZ estime qu'il s'agit du dommage causé sur le domaine commun et, du fait que la collision du 22 juin 1962 a pour origine une faute commise à la station de Viège, il conclut que le préjudice doit être supporté par la communauté. Pour les CFF, "occasionné" signifie "qui s'est produit"; ils refusent dès lors de charger la communauté d'un dommage survenu hors de la station de Viège. Le terme "occasionner", dont l'interprétation est litigieuse, signifie, selon le bon usage, donner lieu à une chose, en être l'occasion. Mais il arrive qu'on l'emploie pour désigner la survenance d'un événement. Par conséquent, la lettre du texte est plutôt favorable à la thèse du VZ, mais n'exclut pas celle des CFF. D'autre part, l'art. 16 ch. 2 de la convention de 1932 reproduit presque textuellement l'art. 15 al. 2 de la convention précédente, celle de 1922, qui, à la différence de l'autre, a été rédigée en allemand aussi bien qu'en français. Or le texte allemand de l'art. 15 ch. 2 al. 2, que les parties avaient sans doute encore à l'esprit en 1932, emploie à la place du "dommage occasionné" les termes "Schaden der sich ereignet", ce qui signifie en français: "le dommage qui se produit" ou "survient". En conséquence, le texte de 1932 pourrait aussi bien viser le dommage qui s'est produit que le dommage qui a été causé sur le domaine commun. Cependant, on s'expliquerait mal que les parties aient voulu mettre à la charge de la communauté le dommage causé sur l'aire d'une gare commune. Ainsi compris, l'art. 16 ch. 2 al. 2 ne s'appliquerait pas lorsque l'origine du préjudice demeurerait indéterminée. Son interprétation soulèverait également des difficultés au cas où le dommage procéderait à la fois d'acte commis sur le territoire commun et en dehors de ce territoire. Que cette hypothèse n'ait rien d'invraisemblable, la présente cause le démontre; si le VZ impute principalement à Salzmann

le préjudice allégué, il en voit aussi la cause dans une omission des organes des CFF (instruction insuffisante de leur personnel), qui, de leur côté, reprochent un excès de vitesse aux conducteurs des locomotives des trains 1274 et 1533 b. En outre, on se demande pourquoi le dommage causé dans une gare devrait toujours être supporté par la communauté. En tout cas, s'il a un tiers pour auteur, cette solution ne se justifie nullement. Il est plausible, au contraire, que les parties ont eu l'intention de faire réparer par la communauté le seul dommage qui se produit sur le territoire commun. L'endroit où se produit un dommage est en général facile à déterminer. De plus, comme le préjudice survenu sur le domaine commun atteint fréquemment des installations et du matériel dont les deux entreprises jouissent ensemble, il est raisonnable de le mettre à la charge de l'une et de l'autre. Enfin - cela est concluant - c'est en général dans les gares communes que les agents des CFF collaborent à l'exploitation du VZ et, sous réserve d'éventualités tout à fait exceptionnelles, c'est là seulement qu'ils peuvent causer un préjudice. Par conséquent, si la thèse du VZ devait prévaloir, le dommage imputable aux agents des CFF serait supporté presque entièrement par la communauté; il ne tomberait presque jamais sous le coup du premier alinéa de l'art. 16 ch. 2. Or, comme on l'a montré, cette clause exonère les CFF de la réparation du dommage qui leur est imputable. Il s'ensuit que, dans l'acception que lui attribue le VZ, le second alinéa de l'art. 16 ch. 2 réduirait pratiquement à rien les effets du premier, et, en définitive, le contredirait. c) La clause exclusive de l'art. 16 ch. 2 al. 1 étant applicable en l'espèce, il reste à statuer sur sa validité. Le VZ soutient que les CFF ne pouvaient s'exonérer que de la responsabilité issue d'une faute légère et que, vu la gravité de la négligence imputable à Salzmann, ils ne sauraient invoquer en leur faveur la disposition libératoire. Au contraire, les CFF allèguent que l'art. 16 ch. 2 al. 1 s'applique même en cas de faute grave et qu'au surplus, la négligence de Salzmann n'est que légère. Il s'agit d'abord de trancher la question selon le droit privé. En principe et de par l'art. 101 al. 2 CO, celui qui confie l'exécution d'un contrat à des auxiliaires peut toujours, par une convention préalable, exclure sa responsabilité, que la faute des auxiliaires soit légère ou grave, intentionnelle ou non

(BECKER, note 24 ad art. 101 CO; OSER/SCHÖNENBERGER, note 14 ad art. 101 CO). Le troisième alinéa déroge toutefois à cette règle; l'exemption ne peut porter que sur la faute légère premièrement si le créancier est au service du débiteur ou secondement si la responsabilité résulte de l'exercice d'une industrie concédée par l'autorité. Seule la seconde de ces hypothèses entre en ligne de compte dans la présente espèce. L'art. 101 al. 3 CO tend à protéger le particulier obligé de contracter avec un concessionnaire au bénéfice d'un monopole; partant, il ne s'applique pas lorsque deux concessionnaires traitent ensemble, en particulier lorsque deux entreprises de chemin de fer concluent un contrat de jonction (RO 71 II 239). Effectivement, l'exception faite par l'art. 101 al. 3 CO ne se justifie que par l'existence d'un rapport de dépendance entre le particulier et son cocontractant, au monopole duquel il ne peut échapper en s'adressant ailleurs. Mais ce rapport n'existe pas dans le cas du contrat de jonction conclu entre les CFF et une compagnie privée de chemin de fer. Car, au contraire du particulier, celle-ci, au bénéfice d'une concession délivrée par l'autorité, traite d'égal à égal avec ceux-là; elle a le droit d'exiger la jonction moyennant certaines prestations en retour, dont la loi fixe le maximum (art. 8 de la loi du 21 décembre 1899 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer secondaires, remplacé par les art. 33 et 34 de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer). Dès lors, si l'on en juge au point de vue du droit privé, la clause de l'art. 16 ch. 2 al. l'qui figure dans une convention passée entre deux entreprises de chemin de fer, doit être tenue pour valable, quelle que soit la faute commise par les agents des CFF. Point n'est donc besoin de rechercher s'il y a eu négligence grave ou légère de la part de Salzmann ou d'autres agents. Peu importe aussi que les faits à la base de l'arrêt cité s'éloignent plus ou moins des circonstances de la présente espèce; le principe posé par le Tribunal fédéral, énoncé en termes généraux, s'applique dans les deux cas. Du point de vue du droit public, il n'y a aucune raison d'adopter une solution différente. Dans ce domaine également la règle de l'art. 101 se justifie et il faut exclure l'application du troisième alinéa de cet article toutes les fois que, comme en l'espèce, les parties contractantes ne sont pas unies par un lien de subordination.

BGE 91 I 223 S. 234

(LRCF)

IV.1. Application de la loi du 14 mars 1958 sur la responsabilité de la Confédération, des membres de ses autorités et de ses fonctionnaires IV.1.- Il faut encore rechercher si, nonobstant la clause exclusive de la responsabilité tout au moins contractuelle des CFF (art. 16 ch. 2 de la convention de 1932), la réclamation du VZ pourrait être fondée sur la loi du 14 mars 1958. Aux termes de l'art. 3 al. 1 de cette loi, "la Confédération répond du dommage causé sans droit à un tiers par un fonctionnaire dans l'exercice de ses fonctions, sans égard à la faute du fonctionnaire". Encore faut-il que, par l'organe du fonctionnaire, la Confédération ait agi comme sujet de droit public; les actes qu'elle accomplit comme sujet de droit privé relèvent exclusivement de ce droit (art. 11 al. 1 LRCF). Dans l'hypothèse où la convention de 1932 serait un contrat de droit administratif, les actes des agents des CFF accomplis à Viège pour le service du VZ, en particulier la réception et l'expédition des trains, relèveraient du droit public. Le dommage dont la réparation est litigieuse en l'espèce a été subi par un tiers et causé par un agent des CFF, Salzmann, qui a agi sans droit, contrevenant à la fois à ses devoirs de service et au Code pénal. Dès lors, la responsabilité de la Confédération et, partant, celle des CFF, qui sont partie au litige à sa place, serait en principe engagée.

IV.2. Sans doute l'art. 3 LRCF réserve-t-il l'application des actes législatifs spéciaux qui règlent la responsabilité de la Confédération pour des faits déterminés. Mais, au nombre de ces actes, seule la loi du 28 mars 1905 sur la responsabilité civile des chemins de fer et des bateaux à vapeur et des postes entre en ligne de compte. Or les parties ont renoncé à l'invoquer et c'est avec raison. L'art. 1er de cette loi rend toute entreprise de chemin

de fer causalement responsable du dommage résultant du 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. Le dommage litigieux étant survenu au cours de l'exploitation d'une entreprise de chemin de fer, le VZ ne pourrait invoquer cette règle que s'il s'agissait de l'exploitation des CFF. Tel n'est pas le cas. Lorsque plusieurs entreprises utilisent en commun un tronçon

de ligne ou une gare, c'est l'entreprise dans l'exploitation de laquelle se produit l'accident qui répond du dommage, soit celle pour le compte et aux risques de laquelle l'acte d'exploitation préjudiciable a été accompli, même si elle n'était pas propriétaire de la ligne et que l'exécution ait été confiée à d'autres agents que les siens. Car, dans ces cas aussi, c'est au cours de son exploitation de la ligne d'autrui par l'organe des agents commis par elle que le dommage est survenu (OFTINGER, Schweizerisches Haftpflichtrecht, 2e éd., II/1, p. 306; cf. GUYER, Kommentar zum schweizerischen Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen und der Post, vom 28. März 1905, p. 62; SCHÄRER, Das Haftpflichtrecht der Automobile, Eisenbahnen, Elektrizitätsanlagen und Luftfahrzeuge, p. 51; du même auteur, Recht und Gerichtspraxis über Haftpflicht und Schadenersatz, p. 175). A l'égard des voyageurs et des agents qui ont été victimes de l'accident, le VZ apparaissait sans conteste comme exploitant et ses assureurs, aussi bien, sont intervenus pour lui. Il ne saurait attribuer cette qualité aux CFF dans la présente procédure, du simple fait que la réparation de son propre dommage est en cause. Il s'en est d'ailleurs abstenu.

IV.3. Il reste à examiner si l'art. 16 ch. 2 al. 1 de la convention de 1932 exclut l'application de la loi du 14 mars 1958 ou si, au contraire, cette loi prime la clause conventionnelle. La loi du 14 mars 1958, qui relève du droit public, met à la charge de la Confédération, par ses art. 3 ss. et dans les limites qu'elle fixe, la réparation du dommage causé sans droit à un tiers par un fonctionnaire dans l'exercice de ses fonctions. Elle accorde au tiers une action réglée par les art. 110 ss. OJ, qui lui permet de faire constater son droit et fixer la réparation due. Le lésé est ainsi titulaire d'un droit public subjectif. Dans la plupart des cas, la renonciation générale à un tel droit, fût-ce au moyen d'un contrat, est exclue, à moins que la loi ne la prévoie ou qu'elle ne découle de la nature particulière du droit considéré (RO 49 I 180). Car chacune des prestations fournies par l'Etat en vertu d'un droit public subjectif l'est sans doute dans l'intérêt du bénéficiaire, mais elle tend aussi à un résultat d'ensemble, qui relève de l'intérêt général et que le législateur a voulu atteindre par des règles impératives (FLEINER, Institutionen des deutschen Verwaltungsrechtes, 8e éd., impression nouvelle pour la Suisse, p. 181 s. et n. 4). Ce résultat consiste

notamment dans la protection de l'ensemble des titulaires contre les décisions hâtives et contre les pressions auxquelles ils pourraient être soumis, vu l'état d'inégalité dans lequel ils se trouvent vis-à-vis de la puissance publique. Par conséquent, les droits que la loi du 14 mars 1958 confère aux particuliers ne peuvent en principe faire l'objet d'une renonciation générale. On n'en saurait cependant conclure que l'entrée en vigueur de cette loi ait rendu inopérante la clause insérée à l'art. 16 ch. 2 de la convention de 1932 et par laquelle le VZ a délié les CFF de la responsabilité "pour tout dommage causé à ou par ses installations ou par son matériel" etc. En effet, bien qu'il soit une compagnie privée, le premier ne s'est pas trouvé en état d'inégalité à l'égard des seconds, entreprise publique, dans les pourparlers qui ont abouti à la convention de 1932. Comme les CFF, le VZ est soumis, en raison des intérêts généraux qu'engage le service des chemins de fer, à un statut qui comporte une

réglementation étendue touchant la construction, l'exploitation, le régime des transports, la responsabilité et certains contrôles. Les intérêts ainsi mis en jeu lui donnaient déjà, dans les pourparlers, une situation qui n'est pas comparable à celle qu'aurait eue une autre personne privée. Cette situation était encore renforcée du fait qu'il pouvait, d'une part, exiger des CFF qu'ils se prêtassent à la communauté de gare et, d'autre part, recourir à l'autorité en cas d'exigences excessives de son partenaire (art. 30 de la loi du 23 décembre 1872, 33 s. et 40 al. 1 lit. d de la loi du 20 décembre 1957). Il était donc garanti contre des abus éventuels. De plus, pour le règlement des communautés de gare, la loi a laissé aux parties la plus grande latitude de régler leurs rapports suivant les circonstances. La loi de 1872 se bornait à prévoir le paiement d'une juste indemnité, qu'elle chargeait le Tribunal fédéral de fixer en cas de désaccord entre les parties (art. 30 al. 3). La loi de 1957 se contente de définir les éléments qui entrent en ligne de compte pour fixer le maximum de l'indemnité, l'autorité de surveillance étant compétente pour trancher les litiges (art. 34 al. 2 et 40 al. 1 lit. d); encore les parties peuvent-elles déroger à ces règles sous réserve de l'approbation du Département des postes et des chemins de fer (art. 34 al. 4). Aucune exception à la liberté des parties n'est faite, touchant la responsabilité. Enfin, c'est moins de trois mois après le vote de la loi sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 que le législateur a adopté la nouvelle loi sur

la responsabilité de la Confédération, des membres de ses autorités et de ses fonctionnaires. Il est dès lors vraisemblable que s'il avait, par cette nouvelle loi, entendu annuler les contrats de communauté de gare conclus par les CFF, dans la mesure où ils y dérogeaient en excluant la responsabilité de cette entreprise, l'on en trouverait au moins la mention dans les débats parlementaires. Or il n'en est rien; le message du 29 juin 1956, ni le Bulletin sténographique ne touchent à cette question (FF 1956 I 1420; Bull. sten. CN 1957, p. 804; 1958, p. 13 et 214; CE 1956, p. 318; 1958, p. 27 et 137).
On ne peut admettre, dans de telles conditions, que l'intérêt public exclue toute dérogation à la loi du 14 mars 1958. Le VZ ne s'est pas trouvé, vis-à-vis des CFF, lors des pourparlers relatifs à la convention de 1932, essentiellement dans la même situation qu'une personne privée vis-à-vis de l'Etat. Les parties ont bien plutôt traité sur un pied d'égalité. Il suit de là que la clause litigieuse n'est pas nulle.

IV.4. Cette clause exclut en tout cas la responsabilité des CFF en tant qu'elle résulte de la convention elle-même, c'est-à-dire leur responsabilité contractuelle. Point n'est besoin d'examiner si elle exclut en outre la responsabilité qui pourrait leur incomber à d'autres titres, comme auteurs d'actes illicites (art. 41 CO) ou comme employeurs (art. 55 CO). Car le VZ ne saurait fonder sa prétention sur aucune de ces règles légales.

V.1. Responsabilité en raison d'actes illicites
V.1.- Cette responsabilité résulte du droit privé et les CFF ne pourraient l'assumer que dans l'hypothèse où leurs rapports avec le VZ relevaient de ce droit. Elle serait exclue si la convention de 1932 constituait un contrat de droit administratif.

V.2. Le VZ soutient que les CFF répondent des actes illicites de leur agent Salzmann comme des leurs propres et, sur ce point, il argumente comme il suit: En vertu de l'art. 11 de la loi du 14 mars 1958, la Confédération répond suivant le droit privé de l'activité qu'elle exerce comme sujet de droit privé; dans ce cas, l'art. 11 al. 2 exclut toute action du lésé contre le fonctionnaire fautif. Dès lors, selon la lettre stricte de la loi, la Confédération ne pourrait être attaquée, en raison des actes illicites de ses fonctionnaires, qu'en vertu de l'art. 55 CO. La situation du lésé serait ainsi moins favorable que sous l'empire de la loi antérieure, ce qui serait

contraire aux intentions du législateur. Il faut admettre, par conséquent, que lorsqu'elle agit sur le terrain du droit privé, la Confédération est responsable de par l'art. 41 CO - et non seulement de par l'art. 55 CO - de tous les actes illicites commis par ses agents, comme si elle-même en était l'auteur. Cette argumentation n'est pas concluante. Le juge ne saurait s'écarter d'un texte clair, sauf si des raisons pressantes font douter de sa conformité au véritable sens de la loi (RO 87 I 16; 90 I 215 s.). Or l'art. 11 al. 1 de la loi de 1958 n'est nullement équivoque. Selon le droit privé, auquel il renvoie expressément, la Confédération ne répond des actes illicites de son personnel qu'en vertu de l'art. 55 CO (cf. OFTINGER, Schweizerisches Haftpflichtrecht, t. II/1, p. 116). Sans doute, en déclarant le droit privé applicable à la Confédération sans maintenir la possibilité de s'en prendre au fonctionnaire, la loi de 1958 restreint-elle les droits du lésé. Mais, pour autant, rien ne permet d'affirmer que l'art. 11 al. 1 ne réponde pas au sens véritable de la loi, c'est-à-dire celui qui est, seul, conforme à la logique interne et au but de la disposition considérée (RO 90 IV 187, consid. 6). Dès lors, si la réglementation actuelle apparaît discutable, il n'appartient pas au juge de la corriger. D'ailleurs, la limitation des droits de la victime ne joue pratiquement guère de rôle, les fonctionnaires fautifs n'ayant été sans doute que rarement mis en cause sous la législation antérieure, en particulier pour un préjudice considérable.

V.3. Le VZ prétend de plus que les CFF eux-mêmes - et non seulement leur agent Salzmann - ont commis un acte illicite au sens de l'art. 41 CO. Tel n'est pas le cas. La loi du 28 mars 1905 ne s'appliquant pas (v. ci-dessus, ch. IV 2), un acte illicite ne pourrait être imputé aux CFF que s'il émanait de leurs organes (RO 45 II 646; 47 II 413; 49 II 94; 76 II 390). Or, selon les art. 9 et 11 de la loi du 23 juin 1944 sur les chemins de fer fédéraux, les organes de cette entreprise comprennent exclusivement le conseil d'administration, les directeurs généraux et les directeurs d'arrondissement. Manifestement, ces derniers sont à l'abri de tout reproche en l'occurrence. En outre, selon la jurisprudence, l'employeur qui n'instruit pas convenablement son personnel ne répond pas, de ce fait, dans les rapports extracontractuels, en vertu de l'art. 41 CO, mais uniquement de par l'art. 55 CO (RO 77 II 248; 80 II 250 s.).

BGE 91 I 223 S. 239

VI.1. Responsabilité en vertu de l'art. 55 CO
IV.1.- En négligeant de faire arrêter le train no 1533 b à la station de Viège, Salzmann, agissant comme employé des CFF, a causé le dommage, objet de la responsabilité litigieuse. Il faut donc examiner si, par son comportement, la responsabilité des CFF serait engagée en vertu de l'art. 55 CO, alors même qu'elle aurait pu l'être en principe selon l'art. 101 CO. Comme celle de l'art. 41 CO, l'application de l'art. 55 CO ne peut être envisagée que du point de vue du droit privé.

VI.2. En principe, le Tribunal fédéral a admis le cumul des moyens pris de la faute contractuelle et des actes illicites lorsque la violation d'un contrat implique celle d'un devoir général de l'ordre juridique (RO 64 II 259 s.; 71 II 113). Il a en outre jugé implicitement que le lésé pouvait invoquer ensemble l'art. 55 et l'art. 101 CO (RO 64 II 261). Point n'est besoin de soumettre à un nouvel examen cette solution, contestée par certains auteurs (OSER/SCHÖNENBERGER, n. 12 ad art. 55 CO; v. TUHR-SIEGWART, Allgemeiner Teil des schweizerischen Obligationenrechts, p. 347, note 5, 379 et 548 ss.), car, en tout cas, le VZ ne saurait fonder sa prétention sur l'art. 55 CO.

VI.3. Selon l'art. 55 CO, l'employeur peut se soustraire à sa responsabilité causale s'il prouve qu'il a pris tous les soins commandés par les circonstances pour détourner un dommage ou que sa diligence n'eût pas empêché le dommage de se produire. Or, en l'espèce, il est établi que les CFF ont pris tous les soins voulus. Leur cura in eligendo ou in custodiendo n'étant pas douteuse, seule leur cura in instruendo peut être mise en cause. Effectivement, le seul grief que leur fait le VZ est de n'avoir pas suffisamment renseigné Salzmann sur les différences entre les règlements applicables aux chemins de fer à voie normale, d'une part, et à voie étroite, d'autre part. Mais ce reproche n'est pas fondé. L'art. 10 de la convention de 1932 prévoit que, pour tout ce

qui concerne le service exclusif du VZ à la gare de Brigue et à la station de Viège, les employés sont soumis uniquement "aux ordres et instructions qui leur seront donnés par les organes compétents de cette compagnie (c'est-à-dire du VZ), sous réserve d'autres conventions et prescriptions générales en vigueur". L'existence de dispositions contraires n'ayant même pas été alléguée, il n'est pas douteux que, de par la convention, il incombait au VZ lui-même d'instruire les fonctionnaires

des CFF chargés de son service, à Brigue et à Viège, touchant les particularités des règlements applicables à son exploitation. C'est donc le VZ qui a failli, dans le cas particulier, au devoir d'instruire Salzmann. Aussi, les CFF n'ayant pas omis les soins imposés par les circonstances, la prétention du VZ doit être rejetée dans la mesure où elle se fonde sur l'art. 55 CO.

Dispositiv

Par ces motifs, le Tribunal fédéral:
Déboute la demanderesse de ses conclusions.