

---

# La responsabilité des chemins de fer

Barbara Klett

*LL.M., Avocate spécialiste FSA en droit de la RC et des assurances*

Marianne de Meuron

*Avocate, Legal Counsel CFF, Centre de sinistres et droit pénal*

<b>Introduction</b> .....	<b>3</b>
<b>I. Sources juridiques relatives aux transports publics</b> .....	<b>3</b>
A. Révisions législatives .....	4
B. Responsabilité pour risque des chemins de fer : LRespC versus LCdF .....	4
<b>II. Base légale de la responsabilité des chemins de fer</b> .....	<b>5</b>
A. Responsabilité pour risque (40b-40f LCdF) .....	5
B. Responsabilité contractuelle (LTV) .....	6
<b>III. Domaines d'application des art. 40b-40f LCdF</b> .....	<b>6</b>
A. Transport de voyageurs par chemins de fer, trains et trams .....	6
B. Transport de voyageurs par bateaux et installations à câbles .....	6
C. Transport de marchandises .....	7
<b>IV. Réglementation de la responsabilité pour risque (art. 40b-40f LCdF)</b> .....	<b>7</b>
A. Principe de la responsabilité (art. 40b LCdF) .....	8
1. <i>Sujet de la responsabilité – Notion de détenteur</i> .....	8
a) Détenteur de l'entreprise ferroviaire .....	9
b) Détenteur de l'entreprise de transport à câbles .....	9
c) Détenteur de l'entreprise de navigation .....	9
2. <i>Notion d'exploitation</i> .....	9
a) Exploitation du chemin de fer .....	10
b) Exploitation des installations de transport à câbles .....	10
c) Exploitation de la navigation intérieure .....	11
3. <i>Risques caractéristiques</i> .....	11
a) Locomotion .....	12
b) Énergie .....	12
c) Transport de marchandises dangereuses .....	13
d) Absence de risque caractéristique .....	13
4. <i>Types de dommage</i> .....	13
a) Dommages corporels .....	13
b) Dommages matériels .....	14
c) Dommages purement économiques .....	14

B.	Causes d'exonération (art. 40c LCdF) .....	15
1.	<i>Conditions préalables de décharge en vertu de l'art. 40c al. 1 LCdF</i> .....	15
2.	<i>Force majeure</i> .....	16
3.	<i>Faute grave du lésé ou d'un tiers</i> .....	16
C.	Conflit de responsabilités entre l'entreprise de transport ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure (art. 40d LCdF) .....	17
1.	<i>Concours d'action : principe général</i> .....	17
2.	<i>Norme de coordination spéciale de l'art. 40d LCdF</i> .....	17
a)	Rapport externe .....	17
b)	Rapport interne .....	18
D.	Limitations contractuelles de la responsabilité (art. 40e LCdF) .....	18
E.	Application du CO (art. 40f al. 1 LCdF) – Quelques aspects .....	19
1.	<i>Responsabilité pour les auxiliaires</i> .....	19
2.	<i>Prescription des prétentions légales</i> .....	19
F.	Pluralité de responsabilités .....	19
1.	<i>Rencontre de responsabilités – Partage sectoriel de la responsabilité</i> .....	20
2.	<i>Réduction de l'indemnité – Application de l'art. 44 CO</i> .....	20
3.	<i>Concours de responsabilités</i> .....	21
<b>V.</b>	<b>Casuistique</b> .....	<b>21</b>
A.	Chute à bord d'un tram ou d'un train en marche .....	21
B.	Accidents à la montée ou la descente du train .....	22
C.	Sauter pour prendre le train en marche ou en descendre .....	22
D.	Autres comportements imputables aux personnes .....	22
E.	Collision avec des animaux sur la voie .....	23
F.	Accidents au passage à niveau .....	23
G.	Accidents imputables à l'infrastructure ferroviaire .....	23
<b>VI.</b>	<b>Aperçu des règles de responsabilité en transport international de voyageurs au sens du CIV</b> .....	<b>24</b>
A.	Introduction .....	24
B.	Responsabilité en vertu du CIV .....	24
	<b>Bibliographie</b> .....	<b>27</b>

## Introduction

La longueur du réseau ferroviaire en Suisse est de 5'196 kilomètres (2015)<sup>1</sup>. Chaque jour en Suisse, 128 trains de voyageurs circulent en moyenne par kilomètre de réseau. À l'échelle planétaire, la Suisse caracole en tête, devant le Japon et la Grande-Bretagne<sup>2</sup>.

Les accidents de train survenus en Suisse en 2016 ont causé 22 décès (hors suicides) et 22 blessés graves. La plupart des victimes étaient des tiers (40 au total) impliqués dans un accident sur les voies ou à un passage à niveau. En 2016, 216 personnes sont décédées dans des accidents routiers en Suisse<sup>3</sup>. Par rapport aux distances parcourues, le rail représente le moyen de transport le plus sûr. Compte tenu du potentiel de risque inhérent aux importantes forces énergétiques en présence lors du déplacement rapide de grandes masses, l'exploitation ferroviaire est soumise à une responsabilité aggravée pour mise en danger.

Le présent document traite de la situation juridique en Suisse et plus précisément des normes de responsabilité prévues par le droit suisse.

## I. Sources juridiques relatives aux transports publics

En Suisse, le droit d'assurer le transport régulier et professionnel de voyageurs par chemin de fer, par route, sur l'eau, par installation à câbles, par ascenseur et par d'autres moyens de transport guidés le long d'un tracé fixe est réservé à la Confédération au titre de la régie du transport de voyageurs (art. 4 LTV)<sup>4</sup>. La Confédération n'exerce pas la régie elle-même mais octroie des concessions aux entreprises intéressées (art. 6 LTV). En vertu de l'art. 51 al. 1 LTV, la responsabilité des entreprises concessionnaires est régie par les art. 40b-40f LCdF. Ces transports publics sont régis dans différentes lois ou ordonnances et par des tarifs, dont les principaux sont les suivants :

- La loi sur le transport de voyageurs (LTV) et l'ordonnance afférente (OTV)<sup>5</sup> régissent le transport public soumis à la régie du transport de voyageurs. Le législateur a ainsi soumis le transport professionnel de voyageurs à une loi uniforme.
- La loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)<sup>6</sup> et l'ordonnance afférente (OCF)<sup>7</sup> régissent la construction et l'exploitation des chemins de fer. Les règles sur la responsabilité des chemins de fer sont prescrites aux art. 40b-40f LCdF. Sur la base des normes de renvois des lois spéciales, ces articles font office de règles générales.
- La loi fédérale sur la navigation intérieure (LNI)<sup>8</sup> et l'ordonnance afférente (ONI)<sup>9</sup> régissent la navigation sur les voies d'eau suisses, y compris celles frontalières.

---

<sup>1</sup> Disponible sur : [www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/infrastructures-transport-vehicules/longueur-reseaux.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/infrastructures-transport-vehicules/longueur-reseaux.html).

<sup>2</sup> UTP, Faits et arguments concernant les TP suisses 2016/2017, pp. 22 ss.

<sup>3</sup> « Accidents des transports en Suisse 2016 » publication de l'Office fédéral de la statistique, novembre 2017.

<sup>4</sup> Loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV, RS 745.1).

<sup>5</sup> Ordonnance du 2 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV, RS 745.11).

<sup>6</sup> Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101).

<sup>7</sup> Ordonnance du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (Ordonnance sur les chemins de fer, OCF, RS 742.141.1).

<sup>8</sup> Loi fédérale du 3 octobre 1975 sur la navigation intérieure (LNI, RS 747.201).

<sup>9</sup> Ordonnance du 8 novembre 1978 sur la navigation dans les eaux suisses (Ordonnance sur la navigation intérieure, ONI, RS 747.201.1).

- La loi sur les installations à câbles (LICa)<sup>10</sup> et l’ordonnance afférente (OICa)<sup>11</sup> régissent la construction et l’exploitation des installations à câbles transportant des personnes.
- La loi sur la circulation (LCR)<sup>12</sup> et l’ordonnance afférente (OCR)<sup>13</sup> régissent la circulation routière.
- La loi sur le transport de marchandises (LTM)<sup>14</sup> et l’ordonnance (OTM)<sup>15</sup> afférente régissent le transport de marchandises.
- Il y a également la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)<sup>16</sup> et son appendice, soit le Contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV).

## A. Révisions législatives

Le régime de la responsabilité civile en matière de transport public de voyageurs a fait l’objet de diverses révisions législatives<sup>17</sup>. Après l’échec de l’unification du droit de la responsabilité civile, le Conseil fédéral a rapidement révisé les dispositions relatives à la responsabilité des chemins de fer, en particulier la responsabilité pour risque qui fait l’objet de la présente contribution (art. 40b-40f LCdF). D’autres adaptations sont prévues : l’harmonisation des réglementations en matière de transport national et international de voyageurs vise notamment à aligner les dispositions suisses sur la législation européenne. Les « droits des passagers » font partie intégrante du troisième paquet ferroviaire approuvé en 2007. En proposant une loi sur l’organisation de l’infrastructure ferroviaire (OBI)<sup>18</sup>, le Conseil fédéral entend renforcer les droits des passagers des transports publics<sup>19</sup> et les rapprocher des normes de l’Union européenne. Pour l’heure, les révisions n’ont malheureusement pas (encore) abouti à une réglementation complète et cohérente en matière de responsabilité pour le transport public de voyageurs<sup>20</sup>.

## B. Responsabilité pour risque des chemins de fer : LRespC versus LCdF

Jusqu’en 2010, la responsabilité des chemins de fer était régie par la loi fédérale du 28 mars 1905 sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et de

---

<sup>10</sup> Loi fédérale du 23 juin 2006 sur les installations à câbles transportant des personnes (Loi sur les installations à câbles, LICa, RS 743.01).

<sup>11</sup> Ordonnance du 21 décembre 2006 sur les installations à câbles transportant des personnes (Ordonnance sur les installations à câbles, OICa, RS 743.011).

<sup>12</sup> Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR, RS 741.01).

<sup>13</sup> Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR, RS 741.11).

<sup>14</sup> Loi fédérale du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer ou de navigation (Loi sur le transport de marchandises, LTM, RS 742.41).

<sup>15</sup> Ordonnance du 25 mai 2016 sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer et de navigation (Ordonnance sur le transport de marchandises, OTM, RS 742.411).

<sup>16</sup> Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, conclue à Berne le 9 mai 1980 et entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1985 (COTIF, RS 0.742.403.1).

<sup>17</sup> Pour plus de détails, cf. KLETT/MÜLLER, n. 13 ss.

<sup>18</sup> Message du 16 novembre 2016 sur l’organisation de l’infrastructure ferroviaire, FF 2016, 8399 ss.

<sup>19</sup> Le renforcement du droit des passagers prévu dans ce message concerne notamment l’obligation d’informer, la mise en place d’un service des plaintes obligatoires et l’avance en cas de décès ou de blessures ; cf. résumé et remarques de KLETT/MÜLLER, n. 15.

<sup>20</sup> Cf. KLETT/MÜLLER, n. 16.

La Poste Suisse (LRespC)<sup>21</sup>. Elle a été abrogée le 1<sup>er</sup> janvier 2010 avec l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions de la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (art. 40b-40f LCdF)<sup>22</sup>. Ces dispositions ne s'appliquent pas uniquement aux entreprises de chemins de fer, mais également à toutes les entreprises de transport concessionnaires (art. 51 al. 1 LTV)<sup>23</sup> ainsi qu'aux installations à câbles et aux téléskis (art. 20 LICa)<sup>24</sup>.

Comme la LRespC de 1905 est entrée en vigueur avant le CO de 1912, elle réglait tous les détails de la responsabilité (27 articles). La révision entrée en vigueur en 2010 a donc permis de faire tomber de nombreuses règles devenues inutiles compte tenu du fait qu'elles étaient déjà réglementées dans le CO. De plus, certaines d'entre elles créaient des inégalités avec le régime général de la responsabilité<sup>25</sup>. Ainsi, la nouvelle réglementation ne contient plus que cinq articles et renvoie au CO pour le surplus. La jurisprudence relative à ces nouvelles dispositions est presque inexistante. En effet, le Tribunal fédéral ne s'est pas encore prononcé à leur sujet.

## II. Base légale de la responsabilité des chemins de fer

La législation de droit public en matière de transport de voyageurs prévoit une distinction entre la responsabilité contractuelle, réglée dans la loi sur le transport de voyageurs (LTV), et la responsabilité pour risque de la LCdF (art. 40b-40f LCdF).

### A. Responsabilité pour risque (40b-40f LCdF)

La réglementation de la responsabilité pour risque des chemins de fer fait l'objet des art. 40b-40f LCdF. La loi règle le principe de la responsabilité (art. 40b LCdF), les causes d'exonération (art. 40c LCdF), les rapports de responsabilité entre entreprises de transport ferroviaire et gestionnaires d'infrastructure (art. 40d LCdF) et les limitations contractuelles (art. 40e LCdF). L'art. 40f LCdF renvoie pour le surplus aux art. 41-61 CO. Le CO régit notamment la fixation du dommage soumis à la responsabilité de la LCdF (art. 42 CO), la fixation de l'indemnité (art. 43 CO), la réduction de l'indemnité (art. 44 CO) et les cas particuliers de décès et de lésions corporelles (art. 45 ss CO). Il s'applique également en

<sup>21</sup> Loi fédérale du 28 mars 1905 sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et de La Poste Suisse (LRespC, RS 221.112.742). La responsabilité des chemins de fer était régie par la LRespC en tant que loi spéciale sur la responsabilité civile depuis le début du XX<sup>ème</sup> siècle. Cette loi, qui reposait largement sur les idées du XIX<sup>ème</sup> siècle, remplaçait et reprenait en grande partie la loi correspondante datant de 1875, soit la plus ancienne loi suisse sur la responsabilité civile.

<sup>22</sup> Cette révision a eu lieu dans le cadre des modifications du droit des transports et de la révision des actes normatifs relatifs aux transports publics : Loi fédérale du 19 décembre 2008 sur les modifications du droit des transports (en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010; RO 2009 5973; FF 2007, 4147 ss) et Loi fédérale du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2 (révision des actes normatifs sur les transports publics, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010; RO 2009 5597; FF 2005, 2269 ss, FF 2007, 2517 ss).

<sup>23</sup> L'art. 51 LTV renvoie à la LCR pour les véhicules routiers à moteur.

<sup>24</sup> FF 2007, 4251; référence aux versions ultérieures.

<sup>25</sup> Les principales critiques au régime de la responsabilité des chemins de fer de la LRespC de 1905 concernaient les dispositions suivantes : la limitation de la responsabilité à la condition de la faute en rapport avec le droit à réparation du tort moral (art 8 LRespC) et, dans certain cas, avec des dégâts matériels (art. 11 LRespC). L'introduction de la notion de faute dans un régime de responsabilité pour risque était en décalage avec les autres responsabilités pour risque qui elles, ne prévoyaient pas de telle limitation. Elles renvoyaient déjà toutes au CO. Cela s'explique par le fait qu'elles sont entrées en vigueur après le nouveau CO. Le délai de prescription était de deux ans à partir du jour de l'accident (art. 14 LRespC), et non à compter du jour où le lésé a eu connaissance du dommage et de la personne tenue à réparation. Ce délai a également fait l'objet de nombreuses critiques sous le régime de la LRespC. Le renvoi au CO a permis d'harmoniser la pratique.

matière de réparation morale (art. 47 et 49 CO) et de prescription des prétentions relevant de la LCdF (art. 60 CO). De plus, pour les risques ne relevant pas de la catégorie des risques caractéristiques liés à l'exploitation, la responsabilité de l'entreprise ferroviaire repose également sur les normes de responsabilité du droit commun (p. ex. art. 41, 55, 58 CO).

## **B. Responsabilité contractuelle (LTV)**

En vertu des art. 40b-40f LCdF, les entreprises de transport répondent aussi bien envers les tiers qu'envers les passagers des dommages corporels ou matériels, à l'exception des dégâts subis aux choses transportées. Selon la nature de la chose transportée, ce sont les dispositions relatives au contrat de transport de voyageurs (art. 19 ss LTV), de bagages (art. 24 ss LTV) ou de marchandises (LTM) qui s'appliquent<sup>26</sup>. La LTV définit en outre les normes de responsabilité contractuelle applicables en cas d'inobservation de l'horaire (art. 21 LTV).

## **III. Domaines d'application des art. 40b-40f LCdF**

Les art. 40b-40f LCdF réglant la responsabilité pour risque des chemins de fer font office de normes générales pour de nombreux moyens de transport par renvoi des lois spéciales réglant ces différents domaines, en particulier l'art. 51 LTV qui soumet toutes les entreprises concessionnaires à ces articles. Les lois sur la navigation concessionnaire, sur l'exploitation des installations à câbles transportant des personnes et sur le transport de marchandises renvoient, pour ce qui concerne la responsabilité, aux art. 40b-40f LCdF (art. 51 al. 1 LTV, art. 30a LNI, art. 20 LICa et art. 7 LTM).

### **A. Transport de voyageurs par chemins de fer, trains et trams**

La responsabilité des détenteurs d'une entreprise ferroviaire est définie aux art. 40b-40f LCdF. Outre les entreprises ferroviaires proprement dites, la législation sur les chemins de fer (LCdF et OCF) régit également les trams, qui constituent des véhicules guidés par des voies (art. 1 et 6 al. 4 LCdF). Les trams ne sont donc pas des véhicules automobiles au sens de la loi fédérale sur la circulation routière (art. 7 LCR). Comme ils circulent en partie sur la voie publique, les trams jouissent d'un statut particulier car ils se distinguent sur certains points des autres usagers de la route (p. ex. distance de freinage plus longue que pour les autres véhicules à moteur).

### **B. Transport de voyageurs par bateaux et installations à câbles**

Par le biais de renvois aux articles 40b-40f LCdF, le législateur soumet également les entreprises de transport à câbles (art. 20 LICa) et les entreprises de navigation concessionnaires (art. 30a LNI) à la même règle de responsabilité que les chemins de fer.

La loi qui régit la navigation sur les voies d'eau suisses (LNI)<sup>27</sup> s'applique notamment aux bateaux motorisés ou à moteur, aux bateaux remorqués et poussés, aux engins flottants (comme les dragues), aux bateaux à passagers, aux bateaux en service régulier, aux bateaux à marchandises, aux bateaux à voile, aux bateaux à rame et aux bateaux de sport (art. 2 ONI). Toutefois, les dispositions de la LCdF en matière de responsabilité ne s'appliquent qu'aux entreprises de navigation concessionnaires (art. 30a LNI).

---

<sup>26</sup> Responsabilité contractuelle en vertu de la LTV : cf. KLETT/MÜLLER, pp. 18 ss.

<sup>27</sup> Loi fédérale du 3 octobre 1975 sur la navigation intérieure (LNI, RS 747.201).

La loi qui régit la construction et l'exploitation des installations à câbles transportant des personnes (LICa)<sup>28</sup> s'applique aux installations telles que les téléphériques, les funiculaires, les téléskis ainsi que les autres installations de transport mues ou portées par des câbles (art. 2 al. 1 LICa). Conformément à la loi sur le transport de voyageurs (LTV), toute installation à câbles destinée au transport régulier et professionnel de personnes requiert une concession pour le transport de voyageurs. Les téléskis, les petits téléphériques et funiculaires sans fonction de desserte ainsi que les autres installations de transport relevant de l'art. 7 OTV sont soumis à une autorisation du canton pour le transport de voyageurs et ne requièrent aucune concession (art. 4a OICa en lien avec l'art. 7 al. 1 LTV). En matière de responsabilité, ils sont tous considérés comme des exploitants au sens de l'art. 20 LICa qui renvoie aux art. 40b-40f LCdF.

### C. Transport de marchandises

Le transport de marchandises est régi par la loi sur le transport de marchandises (LTM)<sup>29</sup>. La LTM règle le transport de marchandises par des entreprises ferroviaires ainsi que la construction et l'exploitation d'installations de transbordement et de voies de raccordement. Elle s'applique par analogie au transport de marchandises par des entreprises de transport à câbles ou de navigation (art. 1 LTM). Cette loi ne contient aucune règle de responsabilité propre mais renvoie à plusieurs dispositions : s'agissant de la responsabilité extracontractuelle, l'art. 7 LTM fait référence à la LCdF<sup>30</sup>, laquelle renvoie au CO et aux conventions internationales applicables ; pour les prétentions contractuelles découlant du contrat de transport national ou international, l'art. 21 LTM renvoie expressément à l'appendice B (règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises – CIM) de la COTIF<sup>31</sup>. Comme la question de la responsabilité en transport de marchandises n'est pas au centre de la présente contribution, nous ne nous y attarderons pas. Pour une analyse plus approfondie, le lecteur est renvoyé aux ouvrages de référence<sup>32</sup>.

## IV. Réglementation de la responsabilité pour risque (art. 40b-40f LCdF)

Le principe de la responsabilité des chemins de fer est réglé à l'art. 40b al. 1 LCdF. Il indique que « le détenteur d'une entreprise ferroviaire répond du dommage si les risques

---

<sup>28</sup> Loi fédérale du 23 juin 2006 sur les installations à câbles transportant des personnes (Loi sur les installations à câbles, LICa, RS 743.01).

<sup>29</sup> La législation relative au transport de marchandises fait l'objet de révisions depuis plusieurs années. Jusqu'à son abrogation le 1<sup>er</sup> janvier 2010, le transport de voyageurs et de marchandises étaient réglés dans la Loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les transports publics (aLTP, RS 742.40). Les articles concernant le transport de voyageurs ont alors été intégrés dans la Loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV), et ceux du transport de marchandises dans la Loi fédérale du 19 décembre 2008 sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer, de transport à câbles ou de navigation (aLTM). Ces deux lois sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2010. Le 25 septembre 2015, le Conseil fédéral a décidé de procéder à une nouvelle révision de la loi sur le transport de marchandises et d'harmoniser les normes relatives à la responsabilité (FF 2014, 3687 ss). La version actuelle, qui porte le même nom (LTM), a remplacé la Loi fédérale sur le transport de marchandises du 19 décembre 2008.

<sup>30</sup> L'adaptation de l'art. 40b al. 2 let. b LCdF lors de la révision du 25 septembre 2015, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2016, a permis de mettre fin à ce cercle vicieux : en matière de responsabilité, l'ancienne LTM faisait référence à la LCdF, laquelle renvoyait à son tour à la LTM pour le transport de marchandises.

<sup>31</sup> Cf. chapitre VI

<sup>32</sup> HOCHSTRASSER, n. 59 ss, 71 ss ; KLETT, n. 15.161 ss.

caractéristiques liés à l'exploitation du chemin de fer ont pour effet qu'un être humain est tué ou blessé ou qu'un dommage est causé à une chose ».

Avec l'art. 40b LCdF, à la différence de l'art. 1 de la LRespC<sup>33</sup>, la responsabilité des chemins de fer ne se rattache plus au seul danger lié à la construction ou à l'exploitation du chemin de fer. Il faut encore que ce danger soit qualifié. En effet, ce sont les risques caractéristiques inhérents à l'exploitation du chemin de fer qui constituent la source de danger. L'un ou plusieurs de ces risques doivent se réaliser pour engager la responsabilité des chemins de fer. Cette volonté est exprimée dans le message relatif à l'introduction des art. 40b-40f LCdF<sup>34</sup>. Il note que la limitation de la responsabilité pour mise en danger aux risques caractéristiques de l'exploitation ferroviaire correspond à l'essence de cette responsabilité et précise qu'elle ne doit s'appliquer qu'aux risques qui sont difficiles à maîtriser même avec tout le soin possible et où la réalisation d'un risque justifie en soi la responsabilité<sup>35</sup>. Dès lors, bien que la responsabilité pour risque prévue par la LCdF ne soit pas subordonnée à une faute, elle ne couvre pas tous les domaines dans lesquels une entreprise de transport (chemin de fer, tram, navigation ou installation à câbles) est amenée à exercer une activité.

Les événements qui n'ont pas été causés par la concrétisation de risques caractéristiques liés à l'exploitation sont soumis aux normes de responsabilité du droit commun (p. ex. art. 41, 55, 58 CO). Après avoir examiné la notion de « détenteur » (ch. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**), nous reviendrons plus en détail sur ces deux conditions, soit « l'exploitation » (ch. 2) et la concrétisation de « risques caractéristiques » (ch. 3) avant de se pencher sur les types de dommage (ch. 4).

## A. Principe de la responsabilité (art. 40b LCdF)

### 1. *Sujet de la responsabilité – Notion de détenteur*

Selon les art. 40b-40f LCdF, le détenteur de l'entreprise ferroviaire<sup>36</sup> ou de l'entreprise de transport qui lui est affiliée répond des dommages. Le législateur ne définit toutefois pas la notion de détenteur d'une entreprise (ferroviaire). Il ne tient donc pas compte du fait que, dans le secteur ferroviaire, les différentes réformes ont donné lieu à de nouvelles formes de participation et que le rôle de détenteur de l'entreprise peut donc être assuré par différents acteurs. Il peut en effet s'agir du propriétaire du véhicule, de l'exploitant concessionnaire et, dans le domaine ferroviaire, de l'utilisateur du réseau ou du commanditaire de sillons<sup>37</sup>.

La notion de détenteur est tirée de l'ancienne LRespC. Le Tribunal fédéral entend par là la personne pour le compte et aux risques de laquelle le chemin de fer est exploité. Pour déterminer cette personne au moment de l'accident, il convient d'identifier celle qui dispose réellement et directement des objets et personnes nécessaires à l'exploitation, celle qui tire

---

<sup>33</sup> Art. 1 al. 1 LRespC (1905): « Toute entreprise de chemin de fer répond 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, ... ». Sous l'ancien régime, soit l'art. 1 de la LRespC, il fallait avant tout déterminer si l'accident avait eu lieu lors de la construction ou de l'exploitation du chemin de fer. Ces deux activités étaient déjà considérées en soi comme des sources de danger justifiant une responsabilité pour risque.

<sup>34</sup> FF 2007, 4147 ss.

<sup>35</sup> FF 2007, 4249 s.

<sup>36</sup> Allemand : Inhaber des Eisenbahnunternehmens ; Italien : titolare dell'impresa ferroviaria.

<sup>37</sup> L'art. 9a al. 4 LCdF autorise les entreprises qui souhaitent effectuer un transport sans toutefois revêtir la qualité d'entreprise de transport ferroviaire (tiers) à commander des sillons.

profits et assume les coûts d'exploitation. Cela peut être une autre personne que le propriétaire du matériel roulant ou le concessionnaire. Le régime de propriété d'une installation ferroviaire et du matériel roulant n'est pas déterminant<sup>38</sup>.

a) Détenteur de l'entreprise ferroviaire

Sont considérées comme entreprises ferroviaires aux termes de la LCdF les entreprises qui construisent et exploitent l'infrastructure ou effectuent des transports sur l'infrastructure destinée au transport de voyageurs et de marchandises et dont les véhicules sont guidés par des voies (art. 1 et 2 LCdF). La notion d'entreprise ferroviaire couvre donc le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise de transport ferroviaire (ETF). Alors que le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de la construction et de l'exploitation de l'infrastructure dans le cadre d'une concession, l'entreprise de transport ferroviaire effectue les transports et doit être en possession d'une autorisation d'accès au réseau et d'un certificat de sécurité (art. 8c LCdF). Compte tenu de la séparation du transport et de l'infrastructure, fruit des différentes réformes ferroviaires, tant le gestionnaire de l'infrastructure que l'entreprise de transport ferroviaire peuvent être considérés comme sujet de la responsabilité en cas de dommage. Sur la base de la norme de coordination de l'art. 40d al. 1 LCdF, le détenteur d'une entreprise ferroviaire qui utilise l'infrastructure d'une autre entreprise ferroviaire répond des dommages causés aux lésés. Il en résulte que l'entreprise de transport ferroviaire qui utilise le réseau est considéré comme détenteur de l'entreprise ferroviaire au sens de l'art. 40b LCdF<sup>39</sup>.

b) Détenteur de l'entreprise de transport à câbles

L'art. 20 LICa considère tous les exploitants d'installations à câbles (téléphérique, funiculaire et télésiège) comme sujet de la responsabilité. Cet article s'applique ainsi tant aux détenteurs d'une concession fédérale (destinée au transport régulier et professionnel de personnes ou de choses ; art. 3 al. 1 LICa) qu'aux titulaires d'une autorisation cantonale (art. 3 al. 2 LICa)<sup>40</sup>. Conformément à l'art. 3 al. 4 LICa, quiconque entend construire ou exploiter une installation à câbles doit s'assurer que le personnel chargé de la sécurité a reçu une formation appropriée. En outre, l'exploitant doit conclure une assurance en vertu de l'art. 21 LICa.

c) Détenteur de l'entreprise de navigation

La notion d'entreprise de navigation n'est pas définie par la loi. Pour pouvoir transporter des voyageurs régulièrement et à titre professionnel sur les voies d'eau suisses, l'entreprise de navigation doit être titulaire d'une concession (art. 7 LNI en lien avec les art. 6 ss LTV). Conformément à l'art. 30a LNI, seules les entreprises de navigation intérieure concessionnaires sont soumises à la responsabilité telle que définie dans la LCdF. Le sujet de la responsabilité est donc le titulaire de la concession.

## 2. *Notion d'exploitation*

<sup>38</sup> ATF 82 II 62, consid. 4.

<sup>39</sup> KLETT/MÜLLER, n. 103 s. ; KLETT, n. 15.29 ; point de vue critique de FELLMANN, n. 1140 ss qui estime qu'il s'agit d'une erreur du Parlement et qu'il n'est pas justifié de favoriser le gestionnaire de l'infrastructure.

<sup>40</sup> Ceci découle du fait que l'ordonnance sur les installations à câbles définit l'entreprise de transport à câbles comme le titulaire de l'autorisation d'exploiter (art. 3 al. 10 OICa) et que la loi sur les installations à câbles exige que tout exploitant d'une installation à câbles doit obtenir une autorisation d'exploiter (art. 3 al. 1 let. b LICa, art. 17 LICa en lien avec l'art. 26 ss OICa). Cette autorisation d'exploitation est octroyée selon les dispositions de l'ordonnance sur les installations à câbles, art. 26 ss OICa.

L'art. 40*b* al. 1 LCdF se limite aux cas de décès, de lésions corporelles ou de dommages matériels résultant de la concrétisation de risques caractéristiques de l'exploitation. Comme la loi ne prévoit aucune définition de l'exploitation, la jurisprudence et la doctrine découlant de l'ancienne LRespC restent applicables. Dès lors, l'exploitation du chemin de fer au sens de la loi comprend exclusivement l'exploitation technique et non les aspects entrepreneuriaux et commerciaux. Il ne s'agit donc pas uniquement de l'utilisation proprement dite d'un train ou d'un wagon mais de l'exploitation (technique) de l'entreprise ferroviaire dans son ensemble, soit la somme de toutes les activités réalisées pour le transport de personnes et de choses par voie ferrée ou pour la préparation immédiate de ce transport<sup>41</sup>. L'exploitation industrielle (notamment la production des locomotives) et commerciale (par exemple les travaux administratifs) ne relève pas de l'exploitation technique.

a) Exploitation du chemin de fer

L'exploitation technique des trams et des trains couvre tous les types de locomotion, les composants servant à la locomotion, le transport de voyageurs et de choses par voie ferrée, ainsi que la préparation de ce transport comme l'embarquement et le débarquement des passagers<sup>42</sup>. Ainsi, la notion d'« exploitation ferroviaire » comprend d'abord la « locomotion » qui désigne aussi bien la circulation ordinaire que les courses de manœuvre, ceci indépendamment du type et du motif de déplacement. Elle couvre ensuite l'infrastructure ferroviaire, soit les composants servant à la locomotion comme les rails, les aiguilles, les lignes de contact et le matériel roulant. En sont toutefois exclus les dispositifs et installations servant à l'exploitation mais ne contribuant pas directement à l'exploitation technique du chemin de fer et relevant plutôt, par exemple, de la sécurité, notamment les dispositifs installés le long des lignes, comme les barrières ou les signaux. Un dommage résultant d'une collision avec une barrière, par exemple, ne relève donc pas de l'art. 40*b* LCdF et doit être examiné à la lumière des normes de responsabilité du droit commun (art. 41, 55, 58 CO). En revanche, lorsqu'un dommage est causé par un dispositif ou une installation tout en étant lié à l'exploitation ferroviaire, il résulte bien de l'exploitation ferroviaire et doit être examiné sous l'angle de l'art. 40*b* LCdF. La chute d'un voyageur sur le quai, le nettoyage d'une locomotive à l'arrêt et l'explosion d'une bombe se trouvant dans un wagon ne sont donc pas considérés comme relevant de l'exploitation ferroviaire<sup>43</sup>.

b) Exploitation des installations de transport à câbles

La responsabilité prévue à l'art. 20 LICa, en lien avec les art. 40*b*-40*f* LCdF, porte sur les accidents survenus dans le cadre de l'exploitation des installations de transport à câbles. Ces dispositions ne couvrent donc pas l'obligation d'assurer la sécurité à laquelle sont notamment soumis les exploitants d'installations de transport à câbles sur les pistes de sports d'hiver. Le Conseil fédéral l'a clairement mentionné dans son message concernant la loi fédérale sur les installations à câbles transportant des personnes et précise que l'art. 20 LICa traite exclusivement de la responsabilité telle qu'elle est définie dans le droit de la responsabilité

---

<sup>41</sup> ATF 63 II 267, p. 269 ; OFTINGER/STARK, n. 90 ; contrairement à la responsabilité dans le domaine de la circulation routière d'après l'art. 58 al. 1 LCR où il est question de l'exploitation technique de la machine.

<sup>42</sup> L'embarquement et le débarquement des passagers font certes partie de l'exploitation technique (ATF 60 II 372, consid. 1) mais lorsque le train est à l'arrêt, il ne s'agit pas de la concrétisation d'un risque caractéristique et le détenteur de l'entreprise ferroviaire n'est donc pas considéré comme responsable ; FELLMANN, n. 1240 ; KLETT, n. 15.49 ; KÖNIG, n. 48 ; KLETT/MÜLLER, n. 122 ss.

<sup>43</sup> OFTINGER/STARK, n. 91.

civile des chemins de fer<sup>44</sup>. Ceci était déjà valable avant l'entrée en vigueur de la LICa. La jurisprudence développée sous le régime de l'ancienne LRespC au sujet des questions de délimitation reste donc applicable. La notion d'exploitation d'une installation à câbles comprend uniquement l'exploitation technique, à savoir les activités de transport ou de préparation immédiate.

c) Exploitation de la navigation intérieure

Comme pour le chemin de fer, il est ici question d'exploitation au sens technique. L'exploitation de la navigation intérieure comprend non seulement la locomotion sur les voies d'eau, mais aussi l'exploitation technique de l'entreprise de navigation dans son ensemble, c'est-à-dire toutes les activités de transport de voyageurs et de choses ou de préparation immédiate<sup>45</sup>. En font également partie le recours à des composants (p. ex. citerne) et les opérations préalables et ultérieures (embarquement et débarquement des voyageurs, chargement des marchandises).

3. *Risques caractéristiques*

Sous le régime de l'art. 40b LCdF, la responsabilité est seulement engagée si, dans le cas concret, l'exploitation a entraîné la concrétisation d'un risque qui est caractéristique. Le législateur souligne cette limitation de la responsabilité aux risques caractéristiques et précise que cette responsabilité pour risque ne doit s'appliquer qu'aux risques qui sont difficiles à maîtriser même avec tout le soin possible et où la réalisation d'un risque justifie en soi la responsabilité<sup>46</sup>. En vertu de la nouvelle réglementation, il faut donc qu'un danger qualifié/particulier influence concrètement l'accident pour engager la responsabilité de l'entreprise ferroviaire<sup>47</sup>. Ainsi, les accidents résultant de risques qui ne sont pas caractéristiques ne relèvent plus de la responsabilité pour risque. Sous l'ancienne LRespC, le Tribunal fédéral considérait comme risque particulier inhérent à l'exploitation ferroviaire le déplacement rapide de masses lourdes sur le rail au moyen des forces appropriées et le danger résultant directement de la force utilisée pour la traction. La force électrique faisait donc partie intégrante de l'exploitation ferroviaire<sup>48</sup>. Lors de la révision des règles relatives à la responsabilité civile du chemin de fer, le législateur a défini les règles de responsabilité de manière plus étroite que celles de l'ancien régime de la LRespC. En effet, il définit désormais les risques caractéristiques du chemin de fer comme des sources de dangers particuliers habituels lors de l'exploitation d'une entreprise ferroviaire<sup>49</sup> et cite notamment<sup>50</sup>:

- La locomotion : elle peut déclencher des collisions, des déraillements, des écrasements, mais aussi des incendies dus à la surchauffe des freins ou des chutes dues à un freinage d'urgence.
- L'énergie utilisée : dégâts dus à la projection d'étincelles ou à la poussière de charbon.
- Les marchandises dangereuses transportées : p. ex. en cas d'incendie dû à un transport d'essence.

---

<sup>44</sup> FF 2005, 827 ss.

<sup>45</sup> FELLMANN, n. 1385.

<sup>46</sup> FF 2007, p. 4249.

<sup>47</sup> KLETT/MÜLLER, n. 120 ss ; KLETT, n. 15.31 ss ; KÖNIG, n. 60 ss ; FELLMANN, n. 1244 ss ; VETTER, p. 75.

<sup>48</sup> ATF 81 II 558, consid. 1.

<sup>49</sup> Par analogie, les sources de dangers particuliers concernent également les trams, les installations à câbles et la navigation.

<sup>50</sup> FF 2007, 4248, 4260.

A priori, un accident se produisant pendant l'exploitation ordinaire du chemin de fer n'engage pas la responsabilité de l'entreprise ferroviaire. Celle-ci n'est par exemple pas responsable lorsqu'un voyageur chute dans le train ou tombe dans les escaliers d'un véhicule à deux étages lors du démarrage ou du freinage ordinaire ou en raison de mouvements latéraux du train au passage des aiguilles. De même, l'entreprise ferroviaire ne répond du risque lié à la construction du chemin de fer que dans la mesure où les risques caractéristiques de l'exploitation ferroviaire, à savoir la locomotion, l'énergie utilisée et les marchandises dangereuses transportées, se concrétisent<sup>51</sup>. Par conséquent, si un ouvrier chute lors de la construction d'une ligne de contact, le critère de risque caractéristique lié à l'exploitation du chemin de fer (ou du tram) n'est pas rempli et l'entreprise ferroviaire n'est pas tenue pour responsable au sens de l'art. 40b al. 1 LCdF. Par contre, si l'ouvrier touche une ligne de contact sous tension durant la construction d'une installation ferroviaire ou s'il est renversé par un train ou un tram, l'entreprise ferroviaire est tenue pour responsable en vertu du même article. Pour les dangers qui ne relèvent pas de la catégorie des risques caractéristiques liés à l'exploitation, la responsabilité de l'entreprise ferroviaire doit être examinée à la lumière des normes de responsabilité du droit commun (notamment art. 41, 55, 58 CO).

a) Locomotion

La fonction de locomotion du chemin de fer, et de tous les autres moyens de transport soumis à la LCdF, expose les choses et les personnes à un risque de dommage particulier et ce peu importe si celles-ci se trouvent à l'intérieur ou à l'extérieur du moyen de transport. L'exemple d'un train qui déraille ou d'une cabine de téléphérique qui se détache illustre cela parfaitement puisqu'en pareil cas, tant les personnes à l'intérieur du train ou de la cabine que celles à l'extérieur sont exposées à un danger. Cet exemple démontre également que la vitesse de la locomotion n'est pas déterminante pour la concrétisation du risque. Toutefois, la doctrine exclut clairement toute responsabilité pour les accidents survenus dans les wagons à l'arrêt<sup>52</sup>.

Le déplacement d'un train, tram, téléphérique, funiculaire ou bateau peut donner lieu à divers sinistres. Le législateur cite plusieurs exemples de risques susceptibles de se concrétiser lors du déplacement du train et engageant la responsabilité pour risque : collision, déraillement, écrasement, incendie dû à la surchauffe des freins ou à un transport d'essence, chute suite à un freinage d'urgence et dégâts dus à la projection d'étincelles<sup>53</sup>. Les cas de risques liés à la locomotion, cités dans le Message<sup>54</sup>, s'appliquent par analogie aux trams, installations à câbles et bateaux<sup>55</sup>.

b) Énergie

Le risque inhérent à l'énergie concerne en particulier l'exploitation des trains et des trams dont les véhicules de traction (ex. locomotive) sont alimentés par une ligne de contact électrique. En effet, les lignes électriques comportent un danger particulier car le simple fait de s'en approcher peut entraîner des lésions corporelles graves, voire mortelles. Tout dommage électrique lié aux lignes de contact relève de la responsabilité civile des chemins de

---

<sup>51</sup> FF 2007, 4260. Contrairement à l'ancienne LRespC.

<sup>52</sup> KLETT, n. 15.31 ss ; KÖNIG, n. 104 ; FELLMANN, n. 1258, lequel s'exprime sur la concrétisation des risques caractéristiques inhérents aux portes et fenêtres du train et la rejette lorsque celui-ci est à l'arrêt.

<sup>53</sup> FF 2007, 4260.

<sup>54</sup> FF 2007, 4147 ss.

<sup>55</sup> Cf. KLETT/MÜLLER, n. 126 ss ; VETTER, pp. 76, 88.

fer et non de la loi sur les installations électriques<sup>56</sup>. Le législateur a en effet repris la jurisprudence du Tribunal fédéral concernant l'ancienne LRespC selon laquelle la responsabilité pour risque des chemins de fer est engagée si l'électricité servant à la locomotion du train a causé un dommage<sup>57</sup>. L'exemple classique est celui d'une personne qui grimpe sur un wagon à l'arrêt et se blesse au contact du courant.

c) Transport de marchandises dangereuses

Les marchandises dangereuses transportées par chemin de fer constituent un risque caractéristique<sup>58</sup> bien qu'en elles-mêmes, elles ne représentent aucun risque caractéristique inhérent à l'exploitation ferroviaire<sup>59</sup>. En effet, des marchandises dangereuses se trouvant dans un wagon stationné sur une voie de garage ne présentent pas plus de risques que lorsqu'elles sont stockées dans un entrepôt. Le risque n'existe qu'en lien avec la locomotion du train ou l'énergie utilisée.

d) Absence de risque caractéristique

Les causes exclusivement imputables au comportement humain ne sont pas considérées comme des risques caractéristiques inhérents à l'exploitation ferroviaire. Citons notamment la précipitation et le stress ou encore d'autres perceptions ou motivations subjectives de personnes et usagers du train, qui, en elles-mêmes, ne peuvent être qualifiées de risque caractéristique. Lorsqu'un accident est imputable à des passagers stressés et maladroits, il ne résulte pas de la concrétisation d'un risque typique du chemin de fer ou de la navigation. La précipitation est davantage un phénomène actuel omniprésent qu'une particularité de l'exploitation des transports<sup>60</sup>. Il est ainsi nécessaire d'examiner au cas par cas si le dommage résulte ou non d'un risque caractéristique de l'exploitation ferroviaire. Tel n'est par exemple pas le cas lorsqu'un voyageur trébuche sur un bagage situé dans l'allée centrale du train ou lorsqu'un sac posé à la hâte sur le porte-bagages tombe sur la tête d'un passager. Il n'y a pas non plus concrétisation d'un risque caractéristique en présence de voyageurs violents dans le cadre d'un transport, même s'il est vrai que la victime n'a que peu de possibilités d'échapper à son agresseur à bord d'un train. De même, lorsqu'un individu violent pousse sa victime sur les rails au passage du train, il s'agit certes de la concrétisation d'un risque caractéristique mais l'entreprise ferroviaire peut se dégager de sa responsabilité conformément à l'art. 40c al. 1 LCdF.

4. *Types de dommage*

La responsabilité pour risque prévue à l'art. 40b LCdF présuppose qu'une personne et/ou une chose ait subi un dommage. Le législateur a donc exclu les dommages exclusivement pécuniaires, c'est-à-dire les dommages ne résultant pas d'un dommage corporel ou matériel.

a) Dommages corporels

---

<sup>56</sup> FF 2007, 4260 ; ATF 97 II 180, consid. 2 ; ATF 89 II 38, consid. 1 ; ATF 81 II 558, consid. 1.

<sup>57</sup> L'avis du Tribunal fédéral selon lequel les accidents électriques relèvent exclusivement de la LRespC était déjà critiqué sous le régime de cette dernière ; OFTINGER/STARK, n. 105 ss.

<sup>58</sup> FF 2007, 4260.

<sup>59</sup> KLETT, n. 15.64 ; FELLMANN, n. 1251 ss.

<sup>60</sup> OFTINGER/STARK, n. 102; cf. KÖNIG, n. 106 ss.

Un dommage corporel est la perte patrimoniale résultant d'une atteinte à la vie ou à l'intégrité corporelle de la victime. Une lésion corporelle peut être d'ordre physique ou mental. Sont soumis à indemnisation les coûts occasionnés (p. ex. frais de sauvetage et frais médicaux), les conséquences économiques de l'incapacité de travail (perte de gain et dommages liés à l'entretien ménager) et la perte de soutien en cas de décès (art. 45 et 46 CO par renvoi de l'art. 40f LCdF). Pour de plus amples détails, le lecteur est renvoyé aux ouvrages traitant du calcul des dommages<sup>61</sup>. Contrairement à la réglementation de l'ancienne LRespC, la responsabilité pour risque de la LCdF couvre également la réparation morale, c'est-à-dire l'indemnisation du tort moral causé et ce, même dans les cas où le décès ou la lésion corporelle a été causé sans faute de la part de l'entreprise ferroviaire. Les conditions d'octroi de la réparation morale sont régies par les art. 47 et 49 CO (cf. renvoi de l'art. 40f LCdF).

b) Dommages matériels

Est considéré comme dommage matériel le préjudice résultant de la destruction, de la détérioration ou de la perte d'un bien. Les cas classiques de dommage matériel résultant de la concrétisation d'un risque caractéristique inhérent au transport sont, par exemple, le dommage matériel lors de la collision entre deux véhicules à un carrefour ou un passage à niveau, le dommage matériel résultant d'une collision avec des animaux ou d'autres objets sur la voie, ou encore en cas d'avarie subie par les marchandises transportées. En vertu de la LCdF, le détenteur de l'entreprise ferroviaire répond en principe du dommage matériel, à l'exception des dégâts subis par les choses se trouvant sous la garde du voyageur et les choses transportées dont la responsabilité est régie par la LTV<sup>62</sup> ou par les conventions internationales pour le transport de marchandises (art. 40b al. 2 LCdF). L'exception concernant la responsabilité pour risque relative aux objets transportés se justifie par le faible besoin de protection de la victime. Il appartient en effet essentiellement au voyageur d'éviter tout dommage aux choses se trouvant sous sa garde<sup>63</sup>. De plus, il est possible d'assurer les bagages et marchandises contre les dommages. Cette réglementation correspond aussi à la législation internationale en matière de transport ferroviaire qui ne prévoit pas de plus grande responsabilité pour les choses transportées. Par conséquent, il est nécessaire de distinguer entre les choses se trouvant sous la garde du voyageur (bagage à main), les bagages transportés et les marchandises transportées pour, ensuite, définir le fondement de la responsabilité, soit la responsabilité pour risque (responsabilité causale, ou, autrement dit, application de la LCdF) ou la responsabilité contractuelle, avec les limitations qui leur sont liées<sup>64</sup>.

c) Dommages purement économiques

Les dommages qui ne résultent ni d'un dommage corporel, ni d'un dommage matériel, soit les dommages purement économiques, ne relèvent pas de la responsabilité pour risque selon l'art. 40b LCdF<sup>65</sup>. Le lésé peut faire valoir ses prétentions en se basant sur d'autres fondements juridiques (responsabilité extracontractuelle en vertu des art. 41 et 55 CO ou

---

<sup>61</sup> WERRO, n. 1112 ss.

<sup>62</sup> Pour définir si les biens sont considérés comme des choses se trouvant sous la garde du voyageur ou des choses transportées, ainsi que pour confirmer l'application de la LTV en dépit de la référence faite au CO (art. 40b al. 2 let. b LCdF) : cf. KLETT/MÜLLER, pp. 18 ss.

<sup>63</sup> FF 2007, 4250.

<sup>64</sup> KLETT/MÜLLER, pp. 20 ss.

<sup>65</sup> FF 2007, 4260. Référence à la jurisprudence relative à la loi fédérale sur la circulation routière (ATF 106 II 75 consid. 2 ; ATF 117 II 106, consid. 4).

contrat). Toutefois, conformément à la théorie de la norme de comportement (*Schutznormtheorie*), applicable en matière de responsabilité civile, le dommage purement économique ne doit être indemnisé que s'il résulte de la violation d'une norme de comportement précisément destinée à protéger contre ce type de dommage<sup>66</sup>.

## B. Causes d'exonération (art. 40c LCdF)

Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, une cause cesse d'être adéquate lorsqu'une autre cause adéquate apparaît à ce point prépondérante qu'elle rejette la première à l'arrière-plan<sup>67</sup>. Dans le cas où un événement résulte de plusieurs causes concurrentes, il convient donc de comparer leur intensité respective.

Avant la révision de 2010, l'art. 1 LRespC<sup>68</sup> prévoyait les trois causes classiques de décharge, soit une liste exhaustive. La nouvelle réglementation reprend ces trois causes mais à titre exemplatif (art. 40c al. 2 LCdF). En outre, le législateur a introduit des conditions préalables de décharge (art. 40c al. 1 LCdF) : l'art. 40c al. 1 LCdF dispose que « le détenteur de l'entreprise ferroviaire est dégagé de sa responsabilité civile si un fait qui ne lui est pas imputable a contribué à causer le dommage d'une façon si intense qu'il doit en être considéré comme la cause principale »<sup>69</sup>. Cette formulation, et notamment l'expression « être considéré », laissent à l'autorité chargée d'appliquer la loi le soin d'apprécier et de décider si une cause d'exonération est admissible ou non<sup>70</sup>. En vertu de l'art. 40c al. 2 LCdF, « constitue notamment un tel fait : a. la force majeure ; b. la faute grave du lésé ou d'un tiers ». En utilisant le terme « notamment » et en intégrant une description générale des conditions préalables pour la décharge à l'art. 40c al. 1 LCdF, le législateur indique clairement que d'autres causes peuvent entrer en ligne de compte en sus des trois causes classiques de décharge. Les causes d'exonération de la responsabilité ont donc été expressément étendues par rapport à l'ancienne LRespC, et ce à juste titre.

La suite des développements se concentrera sur les conditions préalables de décharge et les causes classiques de décharge.

### 1. Conditions préalables de décharge en vertu de l'art. 40c al. 1 LCdF

La description générale des conditions préalables pour la décharge de l'art. 40c al. 1 LCdF a pour but d'admettre d'autres causes de décharge en sus des causes classiques<sup>71</sup>. En effet, selon le Message, l'extension de l'exclusion de responsabilité ou des motifs de décharge doit libérer les détenteurs de l'entreprise ferroviaire de la responsabilité dans les cas où les risques caractéristiques inhérents à l'exploitation ferroviaire ne sont qu'une cause aléatoire, peu

<sup>66</sup> ATF 122 III 176, consid. 7 ; WERRO, n. 110 ss et 342 ss.

<sup>67</sup> TF, 4A\_469/2016 du 19 janvier 2017, consid. 5 ; ATF 142 IV 237, consid. 1.5.2 ; ATF 127 III 453, consid. 5d ; TF, 4A\_115/2014 du 20 novembre 2014, consid. 6.4.1 ; TF, 4A\_385/2013 du 20 février 2014, consid. 5 ; WERRO, n. 271.

<sup>68</sup> Art. 1 LRespC (1905) : « Toute entreprise de chemin de fer répond 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, à moins que l'entreprise ne prouve que l'accident est dû à la force majeure, à la faute de tiers ou à celle de la victime ».

<sup>69</sup> FF 2007, 4249.

<sup>70</sup> FF 2007, 4262 ; contrairement à l'art. 58 al. 1 LCR qui ne reconnaît que les motifs classiques de décharge.

<sup>71</sup> FF 2007, 4262.

importe les dégâts<sup>72</sup>. Le législateur a explicitement refusé de citer de manière exhaustive les causes d'exonération dans la loi et dans le message, confiant cette tâche à l'autorité chargée d'appliquer le droit. Ces causes ne doivent pas être interprétées de manière trop restrictive, au risque de relativiser l'importance que lui confère le législateur<sup>73</sup>.

Dans le cadre de la révision de la responsabilité des chemins de fer, le législateur a expressément exclu le suicide et la tentative de suicide comme des faits justifiant la responsabilité des chemins de fer, peu importe que la personne accidentée soit ou non capable de discernement et donc responsable de ses actes au moment de l'accident<sup>74</sup>. À titre d'exemple de cause d'exonération, le Message mentionne également la collision d'un train en marche avec une voiture qui, en raison d'un dysfonctionnement technique, a dévié de sa trajectoire. En l'espèce, un risque caractéristique que le propriétaire du véhicule sinistré doit assumer se réalise, de sorte que le détenteur de l'entreprise ferroviaire n'est pas responsable<sup>75</sup>. En outre, de manière générale, tous les faits qui, en raison d'une incapacité de discernement, ne relèvent pas de l'art. 40c al. 2 LCdF (faute grave du lésé ou d'un tiers) doivent être examinés à la lumière des conditions préalables de décharge de l'art. 40c al. 1 LCdF. Dès lors, l'entreprise est notamment déchargée de sa responsabilité lorsqu'un tiers incapable de discernement et donc irresponsable de ses actes cause un dommage. Tel est le cas, par exemple, si une personne en état d'ébriété pousse un voyageur sur les voies à l'arrivée d'un train<sup>76</sup>.

## 2. *Force majeure*

La force majeure est définie comme un événement extérieur imprévisible et extraordinaire survenant avec une force irrésistible et ne pouvant être évité<sup>77</sup>. La doctrine et la jurisprudence ont fixé des conditions strictes pour admettre l'existence d'un cas de force majeure. Un événement naturel ne suffit pas à lui seul pour s'en prévaloir. Il est en effet davantage question du caractère prévisible et évitable de cet événement<sup>78</sup>.

La force majeure décharge l'entreprise de transport de sa responsabilité lorsque la cause aléatoire est si prépondérante qu'elle remet en question le rapport de causalité adéquate. S'agissant de l'exploitation du chemin de fer, du tram, des installations à câbles et des bateaux, la force majeure est régulièrement admise en cas de catastrophes naturelles imprévisibles et d'actes terroristes<sup>79</sup>. De par leur caractère imprévisible et inévitable, les actes de guerre et de terrorisme remplissent souvent cumulativement la condition de faute grave d'un tiers et celle du cas de force majeure<sup>80</sup>.

## 3. *Faute grave du lésé ou d'un tiers*

---

<sup>72</sup> FF 2007, 4250.

<sup>73</sup> KLETT/MÜLLER, n. 172 ; FELLMANN, n. 1286, il est en faveur d'une application mesurée des conditions préalables de décharge en vertu de l'art. 40c al. 1 LCdF ; KÖNIG, n. 195.

<sup>74</sup> FF 2007, 4243, 4249, 4250, 4262.

<sup>75</sup> FF 2007, 4250, 4262 ; point de vue critique : FELLMANN, n. 1287 ss, souligne en particulier que la cause imputable au lésé pour l'accident est accentuée par le risque caractéristique de l'exploitation ferroviaire.

<sup>76</sup> KLETT/MÜLLER, n. 175, avec d'autres exemples.

<sup>77</sup> ATF 111 II 429, consid. 1b.

<sup>78</sup> ATF 100 II 134, consid. 5 ; ATF 91 II 474, consid. 8 ; KLETT/MÜLLER, n. 158 ss ; KÖNIG, n. 197 ss.

<sup>79</sup> FF 2007, 4262.

<sup>80</sup> KLETT, n. 15.41 ; KÖNIG, n. 201.

La faute grave du lésé ou d'un tiers sont des causes d'exonération qui jouent un rôle essentiel dans le domaine des chemins de fer, du tram, du transport à câbles et de la navigation. En effet, la responsabilité pour risque est justifiée pour les dangers difficiles à maîtriser même avec tout le soin possible, mais pas pour un accident qui aurait pu être évité si l'usager avait fait preuve de la prudence que l'on pouvait raisonnablement attendre de lui.

La faute grave du lésé ou d'un tiers décharge l'entreprise de transport de sa responsabilité selon la LCdF lorsqu'elle constitue la seule cause de l'accident ou que son importance causale est à ce point prépondérante par rapport à d'autres facteurs, en particulier le risque d'exploitation du chemin de fer, que ces autres facteurs ne peuvent plus être considérés comme des causes adéquates de l'accident<sup>81</sup>. Tel est le cas en présence d'une faute grave du lésé ou d'un tiers dont l'intensité est telle qu'elle rompt le rapport de causalité.

Les auxiliaires de l'entreprise ferroviaire ne sont pas considérés comme des tiers. Sur la base de la norme de coordination de l'art. 40d LCdF, le gestionnaire de l'infrastructure est considéré comme un auxiliaire de l'entreprise de transport ferroviaire qui utilise son infrastructure. En matière de responsabilité, cette dernière doit alors se laisser imputer le comportement du gestionnaire de l'infrastructure.

### **C. Conflit de responsabilités entre l'entreprise de transport ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure (art. 40d LCdF)**

#### *1. Concours d'action : principe général*

Conformément au renvoi formulé à l'art. 40f LCdF, la responsabilité des personnes impliquées, que cela soit dans leur rapport externe (relation entre le lésé et les responsables) ou interne (relation entre les responsables), se détermine sur la base de l'art. 51 CO pour autant qu'elles n'aient pas causé ensemble un dommage au sens de l'art. 50 CO. Pour une analyse plus approfondie, le lecteur est renvoyé aux ouvrages de référence<sup>82</sup>.

#### *2. Norme de coordination spéciale de l'art. 40d LCdF*

##### *a) Rapport externe*

La norme de coordination de l'art. 40d LCdF porte sur un cas de figure propre aux chemins de fer, à savoir la séparation entre infrastructure et transport. Conformément à l'art. 40d al. 1 LCdF, le détenteur d'une entreprise de transport ferroviaire qui utilise l'infrastructure d'une autre entreprise ferroviaire répond des dommages causés. En matière de responsabilité, le gestionnaire de l'infrastructure est ainsi considéré comme un auxiliaire de l'entreprise de transport ferroviaire qui utilise son infrastructure. Le comportement du gestionnaire de l'infrastructure doit donc être assimilé à celui de l'entreprise de transport ferroviaire<sup>83</sup>. Ce n'est que lorsque l'entreprise de transport ferroviaire ne peut être déterminée que le détenteur de l'entreprise qui exploite l'infrastructure est responsable envers le lésé (art. 40d al. 3 LCdF).

---

<sup>81</sup> TF, 5C.276/2002, consid. 2.2 ; ATF 88 II 448, consid. 1.

<sup>82</sup> WERRO, n. 1688 ss ; KRAUSKOPF, pp. 87 ss.

<sup>83</sup> FF 2007, 4249 : la décision du Parlement va explicitement à l'encontre de la responsabilité solidaire de l'utilisateur du réseau et du gestionnaire de l'infrastructure telle que proposée dans le Message et prévue dans l'ébauche de l'art. 40d LCdF.

**b) Rapport interne**

En vertu de l'art. 40*d* al. 2 LCdF, l'utilisateur du réseau responsable à titre principal peut recourir contre le gestionnaire de l'infrastructure lorsque celui-ci a contribué à la survenance du dommage. Il y a coresponsabilité au sens de l'art. 40*d* al. 2 LCdF si le gestionnaire de l'infrastructure est responsable d'une cause même partielle, par exemple lorsque les risques caractéristiques inhérents à l'exploitation ferroviaire se concrétisent en raison d'un défaut de l'infrastructure, comme des voies en mauvais état. Une cause partielle est notamment imputée au gestionnaire de l'infrastructure lorsque celui-ci a commis une faute<sup>84</sup>, tel que le mauvais enclenchement d'une aiguille ou d'un signal.

L'art. 40*d* al. 2 LCdF ne régit ni le contenu ni l'étendue du recours et ne prescrit pas non plus de norme réglant la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure vis-à-vis de l'entreprise de transport ferroviaire. Dès lors, dans leur rapport interne, le dommage doit être réparti entre eux en tenant compte de toutes les circonstances, par analogie à l'art. 50 al. 2 CO (solidarité imparfaite). Pour déterminer la quote-part du recours, il convient de considérer et de pondérer la faute ainsi que toutes les circonstances particulières du cas concret.

Conformément à l'art. 40*d* al. 3 LCdF, si l'entreprise qui a causé le dommage ne peut être déterminée, c'est le gestionnaire de l'infrastructure qui est tenu pour responsable<sup>85</sup>. En effet, compte tenu de la densité de l'horaire, il n'est pas toujours possible d'identifier le train ayant causé un dommage déterminé. Ainsi, lorsque des dommages sont causés par des projections de ballast ou de neige à des voitures stationnées le long de la voie ferrée ou par un objet au passage du train, ils ne sont pas toujours immédiatement découverts. Il en va de même lorsqu'une personne est découverte le long de la voie après avoir été renversée par un train sans qu'il ne soit possible de définir le train en question. En pareils cas, la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure est engagée conformément à l'art. 40*d* al. 3 LCdF<sup>86</sup>. L'art. 40*d* al. 3 LCdF porte sur un cas exceptionnel de responsabilité, puisque, contrairement aux principes en la matière, elle ne requiert aucun rapport de causalité au sens strict entre le dommage et l'activité du gestionnaire de l'infrastructure tenu pour responsable. En revanche, il est toujours nécessaire d'apporter la preuve du rapport entre l'accident et l'exploitation d'une entreprise de transport ferroviaire (définie ou non), soit la preuve de l'implication de matériel roulant en marche.

La loi ne dit rien au sujet d'un éventuel recours du gestionnaire de l'infrastructure envers l'entreprise de transport ferroviaire dans l'éventualité où celle-ci était identifiée a posteriori. Ce type d'indemnisation relève donc des principes contractuels. Cette indemnisation est régie dans le contrat d'utilisation de l'infrastructure et dans les CG-GI conclues entre l'entreprise de transport ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure<sup>87</sup>.

**D. Limitations contractuelles de la responsabilité (art. 40*e* LCdF)**

Conformément au principe général de la liberté contractuelle, les parties sont libres de modifier les dispositions légales en matière de responsabilité et donc de renforcer ou

---

<sup>84</sup> ATF 137 III 352 consid. 4.1.

<sup>85</sup> Les remarques formulées dans le Message reposent sur la responsabilité solidaire de l'art. 40*d* LCdF proposée initialement par le Conseil fédéral et rejetée par le Parlement, FF 2007, 4243, 4290.

<sup>86</sup> FELLMANN, n.1163 ss ; KLETT, n. 15.133 ss.

<sup>87</sup> Pour plus de détails : KLETT/MÜLLER, n. 187 ss.

d'exclure la responsabilité. Cependant, en droit des transports, ce principe est fortement limité car presque tous les actes législatifs du domaine restreignent et considèrent comme nulles les conventions excluant ou restreignant la responsabilité (art. 40e al. 1 LCdF). Toutefois, seules les conventions conclues avant la survenance de l'événement dommageable sont considérées comme nulles. Les accords d'indemnisation conclus après l'événement dommageable sont admis mais l'indemnisation peut être attaquée dans l'année qui suit la conclusion de l'accord si elle est manifestement insuffisante (art. 40e al. 2 LCdF). Une indemnité est manifestement insuffisante lorsque le rapport entre la prestation et la contre-prestation est clairement disproportionné. Le juge doit définir s'il y a disproportion en fonction de critères objectifs<sup>88</sup>. Par ailleurs, basé sur l'art. 40e al. 2 et 40f LCdF, le lésé peut en outre contester le contrat selon les règles du CO, notamment pour lésion, erreur, dol ou menace. Compte tenu des renvois formulés dans les différentes lois spéciales<sup>89</sup>, ces dispositions s'appliquent également au transport à câbles et à la navigation.

## **E. Application du CO (art. 40f al. 1 LCdF) – Quelques aspects**

### *1. Responsabilité pour les auxiliaires*

L'entreprise de transport soumise à la LCdF est responsable des dommages causés par ses auxiliaires dans le cadre de leur travail ou de leurs activités commerciales. Le comportement des personnes employées pour exploiter l'infrastructure ou le transport ferroviaire est donc imputé au détenteur de l'entreprise de transport comme s'il s'agissait de son propre comportement<sup>90</sup>.

Sur la base de la norme de coordination de l'art. 40d LCdF, le gestionnaire de l'infrastructure est considéré comme un auxiliaire de l'entreprise de transport ferroviaire qui utilise son infrastructure. En matière de responsabilité, le comportement du gestionnaire de l'infrastructure doit donc être assimilé à celui de l'entreprise de transport ferroviaire<sup>91</sup>. À défaut de relation de subordination, il ne s'agit cependant pas d'un auxiliaire au sens de l'art. 55 CO.

### *2. Prescription des prétentions légales*

La LCdF ne contient aucune disposition au sujet de la prescription<sup>92</sup>. Compte tenu du renvoi de l'art. 40f LCdF aux dispositions du CO, l'art. 60 CO est applicable aux prétentions fondées sur l'art. 40b ss LCdF.

## **F. Pluralité de responsabilités**

À l'exception de la responsabilité en cascade de l'exploitant de l'entreprise de transport ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure prévue à l'art. 40d LCdF, la loi sur les chemins de fer ne prévoit aucune règle dans les cas de pluralité de responsabilités.

---

<sup>88</sup> ATF 109 II 347, consid. 2.

<sup>89</sup> Art. 30a LNI ; art. 20 LICa.

<sup>90</sup> KÖNIG, n. 219 ; WERRO, n. 495 ss.

<sup>91</sup> KLETT/MÜLLER, n. 203 ; FELLMANN, n. 1175 ss ; KÖNIG, n. 322.

<sup>92</sup> Le délai de prescription de deux ans à partir du jour de l'accident (art. 14 LRespC), qui a fait l'objet de nombreux débats sous le régime de la LRespC, a été remplacé par la règle générale du CO en matière de prescription pour les actes illicites.

### 1. Rencontre de responsabilités – Partage sectoriel de la responsabilité

L'expression souvent utilisée de rencontre ou collision de responsabilités provient de la loi sur la circulation routière où elle est expressément réglée pour les dommages causés par les détenteurs de véhicules automobiles entre eux (art. 61 LCR). Elle règle le cas où deux parties (ou plus) se causent réciproquement un dommage et dans lequel chacune d'elle fait valoir ses prétentions en indemnité à l'autre. Il s'agit d'un cas classique de rencontre de responsabilités<sup>93</sup>. La jurisprudence en déduit le principe général du partage sectoriel de la responsabilité selon lequel la quote-part de responsabilité doit être répartie entre les parties tenues à réparation en fonction des circonstances<sup>94</sup>. Selon cette méthode de partage, la pondération des parts de responsabilité permet de répartir la responsabilité en fonction de plusieurs facteurs comme la faute, le risque inhérent à l'exploitation ou, le cas échéant, le risque d'exploitation aggravé<sup>95</sup>. Chaque cause concurrente se voit ainsi attribuer une quote-part du dommage total en fonction du rôle qu'elle a joué dans la survenance de l'accident. Le poids de la répartition est pondéré comme suit : pour la faute, il résulte de son importance ; pour la responsabilité causale (simple ou aggravée), de son intensité. Le cas échéant, il faut également tenir compte du risque d'exploitation accru.

Dans le cadre de l'exploitation ferroviaire, le cas classique de rencontre de responsabilités est celui de la collision sur la voie entre un train et un animal ou une voiture. La cause du dommage peut être imputée à une surveillance insuffisante de l'animal, au risque inhérent à l'exploitation de la voiture ou du train et à une faute additionnelle du détenteur de l'animal, de la voiture ou de l'entreprise ferroviaire. Pour que les risques inhérents au chemin de fer puissent être imputés, il faut que le risque de l'exploitation ferroviaire ait contribué de manière concrète et déterminante au dommage. Le danger n'est pas déterminé de manière abstraite mais dans la situation concrète<sup>96</sup>.

Dans son arrêt 5C.7/2001 du 20 juillet 2001, le Tribunal fédéral juge l'entreprise ferroviaire comme responsable, malgré la négligence grave dont a fait preuve la victime. Il considère que la faute grave de cette dernière ne permettait pas à elle seule d'interrompre le rapport de causalité adéquate vu que le manque de visibilité avait créé un risque d'exploitation aggravé. Le Tribunal fédéral a alors jugé qu'il était conforme au droit fédéral d'imputer le dommage tant à l'entreprise ferroviaire qu'à la victime et de considérer donc les deux causes comme ayant un lien causal adéquat. En application de l'art. 5 aLRespC, disposition spéciale qui correspondait à l'art. 44 al. 1 CO, il avait accepté une réduction de l'indemnité de 2/3 et donc imputé 1/3 à la charge des chemins de fer<sup>97</sup>.

### 2. Réduction de l'indemnité – Application de l'art. 44 CO

Il n'y a pas de vraie rencontre de responsabilités à proprement parler lorsque le lésé a contribué à la survenance du dommage mais n'est pas considéré comme responsable. Lorsque

---

<sup>93</sup> Pour une analyse plus approfondie : WERRO, n. 1377 ss.

<sup>94</sup> ATF 129 III 65, consid. 7.3 ; TF, 5C.7/2001 du 20 juillet, consid. 4 ; TF, 4A\_5/2014 du 2 juin 2014, consid. 5.2 ; ATF 132 III 249, consid. 3.1 ; Cf. KLETT/MÜLLER, n. 193 ss ; WERRO, n. 1397 ss.

<sup>95</sup> Exemples tirés de la jurisprudence : TF, 5C.7/2001 du 20 juillet 2001 ; ATF 132 III 249, consid. 3.1 ; TF, 6S.13/2006 du 30 août 2006, consid. 4.4.3 ; ATF 108 II 51, consid. 5 ss ; ATF 129 III 65, consid. 7.

<sup>96</sup> TF, 6B\_309/2016 du 10 novembre 2016, consid. 2.1.

<sup>97</sup> TF, 5C.7/2001 du 20 juillet 2001, consid. 4 ; autre exemple de réduction de l'indemnité dans le cadre d'un accident ferroviaire, cf. TF, 5C.276/2002 du 8 avril 2003, consid. 2 ; WERRO, n. 1392 ss.

des faits dont le lésé doit répondre ont contribué à créer le dommage ou à l'augmenter, le juge peut réduire les dommages-intérêts, voire même ne pas en allouer sur la base de l'art. 44 al. 1 CO. Par exemple, lorsqu'une faute est imputable au lésé mais n'entraîne pas la rupture du lien de causalité adéquate, elle donne lieu à une réduction de la responsabilité en application de l'art. 44 al. 1 CO<sup>98</sup>.

### 3. *Concours de responsabilités*

La LCdF ne contient aucune disposition prévoyant une responsabilité exclusive. La responsabilité prévue à l'art. 40b al. 1 LCdF pour les dommages corporels et matériels (à l'exception des choses transportées) peut donc coexister avec la responsabilité délictuelle et contractuelle<sup>99</sup>.

L'énergie utilisée pour le transport constitue l'un des risques caractéristiques. L'entreprise de transport répond donc des dommages liés à l'électricité en vertu de la LCdF. D'après le Message du Conseil fédéral, la responsabilité au sens de la LCdF est engagée de manière exclusive<sup>100</sup>. Il n'y a aucun concours de responsabilités<sup>101</sup>.

## V. Casuistique

### A. **Chute à bord d'un tram ou d'un train en marche**

Les dommages survenus dans le cadre de la locomotion ne relèvent pas systématiquement de la responsabilité pour risque. En effet, pour cela, il faut encore qu'un risque spécifique se soit concrétisé dans une situation particulière. Dans le Message, le législateur cite comme exemples de concrétisation de risques caractéristiques liés à la locomotion les chutes dues à un freinage d'urgence, les collisions, les déraillements, les écrasements et les incendies dus à la surchauffe des freins<sup>102</sup>.

En cas de chute d'un passager à bord d'un train en marche, il convient donc de distinguer si l'accident s'est produit dans le cadre de l'exploitation normale et en l'absence de dérangement ou si s'ajoute à cela la concrétisation d'un risque caractéristique<sup>103</sup>. Si un voyageur trébuche sur un bagage se trouvant à même le sol, une valise rangée à la hâte tombe sur la tête d'un passager ou encore un voyageur subit une crise cardiaque, l'événement ne résulte pas de la concrétisation d'un risque caractéristique, même si le train est en marche. Ce type d'accidents ne relève pas de la responsabilité pour risque<sup>104</sup>.

---

<sup>98</sup> ATF 130 III 591 consid. 5.2 ; KLETT/MÜLLER, n. 199 ; WERRO, n. 1262 ss, 1288 ss.

<sup>99</sup> WERRO, n. 1674.

<sup>100</sup> FF 2007, 4260.

<sup>101</sup> La doctrine accepte partiellement le concours de responsabilités ; FELLMANN, n. 1188 ss; KÖNIG, n. 85 avec pour justification que l'art. 40b al. 1 LCdF et l'art. 27 al. 1 LIE seraient des dispositions équivalentes. Toutefois, l'art. 27 al. 2 LIE exclut toute responsabilité pour les perturbations de l'exploitation. Selon la LIE, seul le dommage résultant de la méthode de calcul du dommage objective et abstraite est dû.

<sup>102</sup> FF 2007, 4248 et 4260.

<sup>103</sup> Pour de plus amples détails : KLETT/MÜLLER, n. 135 ss et 222 ; HOCHSTRASSER/RUSCH, n. 55.

<sup>104</sup> KLETT/MÜLLER, n. 223 ; HOCHSTRASSER/RUSCH, n. 55 ; KÖNIG, n. 66, avec pour justification l'interruption du rapport de causalité.

## **B. Accidents à la montée ou la descente du train**

Lorsqu'un train est à l'arrêt, le risque caractéristique inhérent à l'exploitation ferroviaire n'existe pas. Ceci est par exemple le cas au moment où les passagers montent ou descendent du train. Les dommages qui surviennent à ce moment-là ne relèvent donc pas de la responsabilité pour risque prévue dans la LCdF<sup>105</sup>. Il en va de même pour les accidents résultant exclusivement de la fermeture automatique des portes ou fenêtres sans qu'il y ait un déplacement du train. En effet, les portes et fenêtres automatiques ne constituent pas un risque caractéristique du chemin de fer.

## **C. Sauter pour prendre le train en marche ou en descendre**

Le Tribunal fédéral qualifie régulièrement le fait de sauter pour prendre le train en marche ou en descendre de faute propre grave libérant en principe l'entreprise ferroviaire de sa responsabilité. Le comportement humain est alors considéré comme la raison principale du dommage qui fait paraître comme insignifiant le dommage causé par le risque caractéristique de l'exploitation ferroviaire (p. ex. la locomotion)<sup>106</sup>.

Sous le régime de l'ancienne LRespC, le Tribunal fédéral avait dû se prononcer sur le cas d'une fille de treize ans et demi qui avait perdu l'équilibre en voulant sauter à bord du train en marche avant de chuter sur la voie. Il avait alors admis une responsabilité de principe et fixé la quote-part de responsabilité de l'entreprise ferroviaire à un quart<sup>107</sup>. Cet accident remonte à 1976. Aujourd'hui, un tel cas peut être jugé de manière plus sévère étant donné que les risques inhérents à l'utilisation du train sont considérés comme connus de tous. Les normes de sécurité applicables aujourd'hui aux voitures des trains, plus élevées qu'à l'époque, ne réduisent aucunement la responsabilité individuelle des usagers du train. Il convient au contraire de supposer que le public fait preuve de l'attention que l'on peut raisonnablement attendre de lui<sup>108</sup>. Tout passager en retard qui court après un train qui démarre fait preuve de négligence grave. Cette faute propre grave libère l'entreprise de transport de sa responsabilité<sup>109</sup>.

## **D. Autres comportements imputables aux personnes**

Les causes exclusivement imputables au comportement humain (p.ex. la précipitation ou le stress) ne sont pas considérées comme des risques caractéristiques inhérents à l'exploitation ferroviaire<sup>110</sup>. La traversée des voies pour parvenir plus rapidement de l'autre côté des rails tout comme les accidents faisant suite à des actes de vandalisme ne concrétisent aucun risque caractéristique de l'exploitation ferroviaire. En fonction de l'intensité de l'acte, le comportement du lésé peut libérer l'entreprise ferroviaire de sa responsabilité. Dans la plupart des cas, soit on peut retenir contre le lésé une faute propre grave sur la base de l'art. 40c al. 2 let. b LCdF, soit il existe une cause générale de décharge fondée sur l'art. 40c al. 1 LCdF<sup>111</sup>.

---

<sup>105</sup> FF 2007, 4249 ss et 4260 ; KLETT/MÜLLER, n. 226 ; FELLMANN, n. 1255 ; KÖNIG, n. 103.

<sup>106</sup> ATF 102 II 363, consid. 3 ; TF, 5C.213/2004 du 13 janvier 2006 consid. 5.3.

<sup>107</sup> ATF 102 II 363, consid. 7.

<sup>108</sup> KLETT/MÜLLER, n. 228 ; cf. OFTINGER /STARK, n. 142.

<sup>109</sup> TF, 5C.213/2004 du 13 janvier 2006, consid. 5.2 ss.

<sup>110</sup> Pour de plus amples détails : KLETT/MÜLLER, n. 229 ss.

<sup>111</sup> Cf. ch.BB .

## **E. Collision avec des animaux sur la voie**

Lorsque le train heurte un animal, il faut partir du principe que l'animal n'a pas été suffisamment surveillé et que la planification, la construction ou l'entretien des clôtures présentaient des lacunes. Généralement, il s'agit de bétails comme des chevaux ou des vaches qui paissent à proximité des voies.

Outre les causes classiques de décharge, le législateur admet et prévoit à l'art. 40c al. 1 LCdF d'autres possibilités d'exclure la responsabilité de l'entreprise ferroviaire<sup>112</sup>, notamment lorsque les faits dommageables sont imputables à un comportement humain inapproprié. Lorsque le dommage est principalement imputable au détenteur d'un animal insuffisamment surveillé ou à un détenteur n'ayant pas pris les mesures adéquates pour empêcher que l'animal ne s'échappe, l'entreprise ferroviaire peut invoquer ce motif pour se dégager de toute responsabilité.

## **F. Accidents au passage à niveau**

En cas de dommages corporels causés par une collision entre un train et une voiture, tant le risque de l'exploitation que la faute des parties doivent être pris en compte pour déterminer les parts de responsabilité de chacun. Le Tribunal fédéral a constamment fixé les risques d'exploitation respectifs à deux tiers pour l'entreprise ferroviaire et un tiers pour le détenteur de véhicule (Méthode du partage sectoriel). Cette répartition de base doit ensuite être adaptée lorsqu'une partie est fautive ou en présence d'un risque accru de l'exploitation. Dans sa jurisprudence relative aux collisions entre un train et une voiture, le Tribunal fédéral a notamment qualifié de faute grave de l'automobiliste, le fait de franchir un passage à niveau non gardé sans s'être fait une idée des conditions de circulation<sup>113</sup> ou, par un temps de forte pluie et distrait par un passager, le fait de s'engager sur un passage à niveau sans regarder à gauche ni freiner avant<sup>114</sup>. Pour le Tribunal fédéral, il y a par ailleurs circonstance aggravante lorsque la victime connaît bien les lieux où se produit l'accident<sup>115</sup>.

Une collision sur une voie de chemin de fer peut occasionner des dommages importants à l'infrastructure ferroviaire. Par ailleurs, l'exploitation doit être interrompue ou déviée durant les travaux de déblaiement. Par conséquent, outre les dommages matériels (réparation, nettoyage de l'infrastructure), l'entreprise ferroviaire subit souvent un préjudice inhérent au retard causé par l'interruption de la voie. Ce préjudice correspond aux surcoûts d'exploitation résultant de l'écart par rapport à l'exploitation normale<sup>116</sup>. Ce dommage est imputé à l'auteur de l'accident, à moins que ce dernier ne soit en mesure de fournir une preuve libératoire.

## **G. Accidents imputables à l'infrastructure ferroviaire**

Les dommages liés à des composants de l'infrastructure ferroviaire (rails, aiguilles, ballast, lignes de contact, quais) ne résultent pas de la concrétisation d'un risque caractéristique inhérent à l'exploitation ferroviaire. Ainsi, ils n'engagent pas à eux seuls la responsabilité de

---

<sup>112</sup> FF 2007, 4260.

<sup>113</sup> TF, 5C.7/2001 du 20 juillet 2001, consid. 2d.

<sup>114</sup> TF, 5C.276/2002 du 8 avril 2003, consid. 4.

<sup>115</sup> TF, 4A.453/2008 du 22 décembre 2008, consid. 6.

<sup>116</sup> En pratique, le dommage inhérent au retard est quantifié en fonction des coûts correspondant à l'impact financier par minute de retard. Pour de plus amples détails : KLETT/MÜLLER, n. 152 s. ; KLETT, n. 15.78.

l'entreprise ferroviaire en vertu de l'art. 40b al. 1 LCdF. Pour cela, il faudrait en plus que ces dommages soient liés à un risque particulier au chemin de fer ou au tram (locomotion, énergie, marchandises dangereuses). Par conséquent, l'entreprise ferroviaire ne répond selon l'art. 40b al. 1 LCdF que dans ces cas-là.

Lorsqu'un cycliste ou un piéton chute et se blesse en franchissant un passage à niveau parce que sa roue reste coincée dans les rails ou parce qu'il trébuche, la responsabilité ne doit être examinée qu'à la lumière du CO (art. 41 et 58 CO). En revanche, si le cycliste ou le piéton est renversé par un train ou un tram après sa chute et subi des blessures graves, la responsabilité de l'entreprise de transport doit être examinée sous l'angle de l'art. 40b al. 1 LCdF.

## VI. Aperçu des règles de responsabilité en transport international de voyageurs au sens du CIV

### A. Introduction

En ce qui concerne le transport international de voyageurs, de bagages et de marchandises par rail, il convient de tenir compte de la Convention du 9 mai 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)<sup>117</sup> et de ses appendices (notamment le CIV pour le transport de voyageurs et le CIM pour le transport de marchandises), du moins lorsque le droit suisse est applicable. À cet égard, il importe que le titre de transport porte sur un billet transfrontalier. Les normes internationales s'appliquent alors en lieu et place des dispositions de la LCdF ou de la responsabilité contractuelle prévue dans la LTV lorsque l'événement préjudiciable se produit sur le territoire suisse. Les règles contractuelles du CIV s'appliquent exclusivement (art. 52 §1 CIV).

La COTIF est entrée en vigueur en Suisse dès 1985 (révision en 2006). Comme les dispositions du CIV et du CIM, à titre de contrats de droit international public, priment sur les normes de la loi fédérale sur le droit international privé (LDIP), les règles du CIV et du CIM en matière de responsabilité prévalent également sur celles du droit national (LTV, LTM et LCdF)<sup>118</sup>. Le droit national s'applique à défaut de disposition déterminante dans la COTIF (art. 8 §2 COTIF). Tel est par exemple le cas dans le domaine extracontractuel qui n'est régi ni par le CIV, ni par le CIM. Le droit national applicable est défini sur la base de la LDIP. Conformément à l'art. 133 LDIP, le droit suisse est applicable lorsque l'auteur et le lésé ont leur résidence habituelle en Suisse ou lorsque l'acte illicite y a été commis. Le for est défini à l'art. 57 §1 CIV selon lequel les actions judiciaires fondées sur les règles uniformes du CIV peuvent être intentées devant les juridictions des États membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'État membre sur le territoire duquel le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport. D'autres juridictions ne peuvent être saisies. Les normes du CIV sont étendues et détaillées. Pour certains points, comme le montant des dommages-intérêts en cas d'interruption de la prescription (art. 60 §6 CIV), le CIV renvoie au droit national.

### B. Responsabilité en vertu du CIV

---

<sup>117</sup> Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, conclue à Berne le 9 mai 1980 et entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1985 (COTIF ; RS 0.742.403.1).

<sup>118</sup> BSK IPRG-SCHNYDER/GROLIMUND, art. 1 N 15 ; KÖNIG, n. 14 et 433.

Le CIV contient des règles uniformes valables pour tout contrat de transport international ferroviaire de voyageurs à titre onéreux ou gratuit, quel que soit le système de lignes inscrites. Un transport effectué par plusieurs transporteurs subséquents est considéré comme un seul et même transport. Le champ d'application du CIV est présenté au titre premier « Généralités » : ses règles s'appliquent à tous les transports de voyageurs et de bagages munis d'un titre de transport international (art. 1 §1 CIV). La responsabilité du transporteur est régie au titre IV du CIV. La responsabilité en cas de décès et de lésions corporelles du voyageur est définie aux art. 26 ss CIV. En cas d'inobservation de l'horaire, l'art. 32 CIV est déterminant. La responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules est régie par les art. 33 ss CIV. La responsabilité correspond en grande partie à celle prévue dans la loi nationale sur les chemins de fer et la loi sur les transports publics, à l'exception de quelques particularités dans la convention internationale au sujet des procédures de réclamation et de la prescription<sup>119</sup>.

## Conclusion

Après l'échec du projet de révision qui visait une unification du droit suisse de la responsabilité civile, le législateur a avancé le moment de la révision de la LRespC de 1905 la considérant comme un projet qui pouvait être réalisé avant la révision totale de la responsabilité civile. Avec la révision du régime de la responsabilité des chemins de fer, le législateur a abrogé les règles controversées de l'ancienne LRespC qui présentaient des caractéristiques particulières par rapport au régime général de la responsabilité civile, telles les conditions applicables au tort moral et aux dommages matériels, ou en lien avec la prescription. Il les a remplacées par un renvoi aux règles du CO. Dans les nouvelles dispositions (art. 40b-40f LCdF), le législateur a toutefois pris en compte certaines caractéristiques particulières des chemins de fer et des transports publics et s'est expressément prononcé contre une responsabilité pour risque « standardisée ».

Ainsi, le législateur exige d'abord pour engager la responsabilité pour risque que le risque caractéristique du chemin de fer constitue une source de danger particulier. Il a ensuite étendu les motifs d'exonération de la responsabilité. La description générale des conditions d'exonération de l'art. 40c al. 1 LCdF devrait permettre d'admettre d'autres causes d'exonération, en plus des causes classiques d'exonération (faute grave du lésé ou du tiers et force majeure). C'est le cas lorsqu'un fait qui ne peut pas être imputé à l'entreprise de transport a contribué à causer le dommage de manière si intense qu'il doit être considéré comme la cause principale.

Environ 1,5 millions de personnes en Suisse utilisent chaque jour les transports publics. La casuistique des accidents, des incidents et des événements particuliers et insolites, ne manque pas en pratique. Grâce aux mesures de sécurité des entreprises de transport, les accidents ayant des conséquences sont rares. Certaines questions juridiques relatives à l'application des nouvelles dispositions de responsabilité laissent une certaine marge d'interprétation. Il faut

---

<sup>119</sup> Règles du CIV: cf. FREISE, pp. 46 ss ; KLETT, n. 15.155 ss ; KLETT/MÜLLER, pp. 79 ss.

donc attendre pour voir comment la jurisprudence concrétisera les prescriptions du législateur et répondra aux questions de délimitation soulevées par cette « nouvelle » législation.

## Bibliographie

- FELLMANN, Walter, Schweizerisches Haftpflichtrecht, vol. II: Haftung nach der gewöhnlichen Kausalhaftung des StSG und den Gefährdungshaftungen des SVG, des Transportrechts (TrG, EBG, BG Anschlussgleise, BSG und SebG) sowie des LFG, Berne 2013
- FREISE, Rainer, Neue Entwicklungen im Eisenbahnrecht anlässlich des Inkrafttretens des Übereinkommens COTIF 1999, *in* Transportrecht 02/2007, pp. 45-55
- HOCHSTRASSER, Michael, Der Beförderungsvertrag, Die Beförderung von Personen und Gütern nach schweizerischem Recht und im Vergleich mit ausgewählten internationalen Übereinkommen, Zurich/Bâle/Genève 2015
- HOCHSTRASSER, Michael/RUSCH, Arnold F., Der Vertrag des Passagiers mit den SBB, Jusletter 8 octobre 2012
- KLETT, Barbara, Bahnunfall – Eisenbahnhaftpflicht, *in* Weber Stephan/Münch Peter (éd.), Handbücher für die Anwaltspraxis, Haftung und Versicherung, Beraten und Prozessieren im Haftpflicht- und Versicherungsrecht, 2<sup>e</sup> édition, Bâle 2015, pp. 703-762
- KLETT, Barbara/MÜLLER, Dominique, Die Haftung im öffentlichen Personenverkehr, *in* Das öffentliche Personenverkehr – Haftung und Sicherheitsfragen, Schriftenreihe zum Logistik- und Transportrecht, vol. 9, Stämpfli éditions, Berne 2017
- KÖNIG, Roger, Die Gefährdungshaftung nach Eisenbahngesetz, Analyse und Kritik der neuen Haftungsregeln, Thèse, Zurich/Bâle/Genève 2012
- KRAUSKOPF, Frédéric, Haftung mehrerer Ersatzpflichtiger, *in* Fellmann Walter (éd.), Haftpflicht des Motorfahrzeughalters – neue Antworten auf alte Fragen, Lucerne 2013, pp. 87-122
- OFTINGER, Karl/STARK, Emil Wilhelm, Schweizerisches Haftpflichtrecht, vol. II/3: Besonderer Teil. Dritter Teilband, Übrige Gefährdungshaftungen, 4<sup>e</sup> éd., Zurich 1991
- VETTER, Peter, Die Haftung von Seilbahnunternehmen, *in* Klett Barbara (éd.), HAVE Haftung am Berg 2013, Zurich/Bâle/Genève 2013, pp. 73 ss
- WERRO, Franz, La responsabilité civile, 3<sup>e</sup> éd., Berne 2017

## Messages

- Message du 22 décembre 2004 concernant la loi fédérale sur les installations à câbles transportant des personnes, FF 2005, 827 ss (cité : FF 2005, p.)
- Message du 23 février 2005 sur la réforme des chemins de fer 2, FF 2005, 2269 ss (cité : FF 2005, p.)
- Message complémentaire du 9 mars 2007 sur la réforme des chemins de fer 2 (Révision des actes normatifs concernant les transports publics), FF 2007, 2517 ss (cité : FF 2007, p.)
- Message du 8 juin 2007 sur le projet de législation concernant le transport de marchandises FF 2007, 4147 ss. (cité : FF 2007, p.)
- Message du 30 avril 2014 concernant la révision totale de la loi sur le transport de marchandises, FF 2014, 3687 ss (cité : FF 2014, p.)
- Message du 16 novembre 2016 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI), FF 2016 8399 ss (cité : FF 2016, p.)