

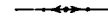
ZIVILRECHTSPFLEGE

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE CIVILE



A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz.

Arrêts rendus par le Tribunal fédéral comme
instance de recours en matière civile.



I. Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w. bei Tötungen und Verletzungen. — Responsabilité des entreprises de chemins de fer, etc. en cas d'accident entraînant mort d'homme ou lésions corporelles.

33. Arrêt du 3 mai 1906 *dans la cause Bärtschi et consorts,
dem. et rec. princ., contre
les Chemins de fer fédéraux, déf. et rec. p. v. d. jonction.*

Recevabilité du recours en réforme, **valeur du litige** : Art. 60
al. 1^{er} OJF. Procédure orale, Art. 67 *ibid.* — **Art. 8 al. 1^{er}** loi
resp. chemins de fer ; fardeau de la preuve. — **Art. 5 al. 2** *ibid.* ;
légitimation active. — **Art. 7, faute grave** de l'entreprise de
chemins de fer. Qualité pour demander une indemnité de ce
chef. Le jugement pénal n'est pas préjudiciel pour la question
de la faute grave. Examen s'il y a faute grave.

Le 21 novembre 1903, vers 6 heures du soir, le train
express Berne-Lausanne vint se heurter, près de la dernière
aiguille ouest de la station de Palézieux, qu'il avait traversée
sans s'arrêter avec une vitesse de 56 km. à l'heure, contre

la locomotive D $\frac{3}{3}$ 3353, qui avait amené à Palézieux un train précédent, N° 1056. Lors de la collision, la machine 3353 fut jetée hors des rails, tandis qu'un seul essieu de la locomotive du train express dérailla. Derrière la dite locomotive se trouvait un fourgon de bagages SCB 685, dont la partie postérieure se souleva et pénétra dans le wagon de voyageurs CFF AB³ 2349, qui suivait, et contenait deux compartiments de deuxième classe, deux de première classe et le W. C. au milieu. L'essieu d'arrière du fourgon de tête du train soulevé éventa la paroi de tête de la voiture de voyageurs susmentionnée; il pénétra de toute sa largeur dans les compartiments de seconde classe de la dite voiture, fauchant tout sur son passage jusqu'à la paroi des cabinets. Des nombreux voyageurs que renfermaient les compartiments de seconde classe de la voiture CFF, six furent tués, et un certain nombre blessés.

Parmi les voyageurs tués se trouvait D^{ne} Louise Bärtschi, de Sumiswald (Berne), née à Vevey le 24 mars 1872, gouvernante chez la comtesse polonaise Zablocka, à Montreux; la victime rentrait de Pologne à Montreux, en compagnie de sa maîtresse et d'une autre domestique de celle-ci.

Le 11 novembre 1904, l'avocat V. à Montreux déposa au greffe du Tribunal cantonal vaudois, au nom d'Edouard Bärtschi, de Rose Bärtschi, frère et sœur de la victime, tous deux à la Tour-de-Peilz, de Sophie Pouly et de Rose Pouly, à Vevey, ses tantes, une demande contre l'Administration des CFF, tendant à ce qu'il plaise à la Cour civile du canton de Vaud prononcer que la défenderesse est leur débitrice et doit leur faire immédiat paiement, avec intérêt au 5 % dès le 21 novembre 1903, de la somme de 7250 francs, à titre de dommages-intérêts, savoir 1050 francs à chacun des demandeurs Edouard et Rose Bärtschi, 3400 francs à Sophie Pouly et 1750 francs à Rose Pouly. Plus tard la prétention de Sophie Pouly fut réduite à 3200 francs, et le total des conclusions de la demande à 7050 francs.

Ces réclamations se fondaient, pour la plus grande partie, sur l'art. 7 de la loi féd. sur la responsabilité des chemins de fer. Les demandeurs faisaient valoir que l'accident était

dû à une négligence grave de l'entreprise de transport; de ce chef les dits demandeurs réclamaient les sommes ci-après, savoir: Edouard Bärtschi et Rosa Bärtschi, 1000 francs chacun, et chacune des tantes Sophie et Rose Pouly, 1500 fr. Sophie Pouly réclama en outre, du chef de l'art. 5 al. 2 de la prédite loi, 1900 fr., réduits plus tard à 1700 fr., par le motif que sa nièce défunte lui servait depuis plusieurs années des subsides. Enfin, en se fondant sur l'art. 8 de la même loi, Edouard et Rosa Bärtschi, comme héritiers de la victime, réclamaient 100 fr. pour des vêtements détériorés et des bagues perdues. Ces objets perdus ou détériorés représentaient une valeur d'au moins 150 fr., au dire des deux demandeurs susnommés, mais ceux-ci n'ont demandé que 100 fr., pour tenir compte du fait que la défunte avait encore une héritière, sa sœur dame Walter, laquelle n'est pas intervenue au procès. Enfin Rose Pouly réclame à titre personnel, fondée aussi sur l'art. 8 susvisé, le paiement de 250 fr. pour la perte et l'avarie de divers objets lui appartenant, que Louise Bärtschi avait avec elle lors de l'accident, et qui furent perdus ou avariés ensuite de celui-ci.

Les CFF, par l'intermédiaire de leur conseil, l'avocat Gaudard à Vevey, soulevèrent d'abord la question de la compétence du Tribunal cantonal vaudois, par le motif que trois d'entre les réclamations formulées n'atteignaient pas le chiffre de 2000 fr.; au fond, les CFF ont conclu à libération des fins de la demande, savoir, a) des conclusions fondées sur l'art. 5 al. 2 de la loi féd. de 1875, par le motif que la victime n'était pas obligée à entretenir les demandeurs et que, d'ailleurs, aucun dommage n'était établi; b) des conclusions formulées en application de l'art. 7 *ibid.*, par la raison que seules les personnes en droit de réclamer en vertu de l'art. 5 étaient autorisées à émettre une prétention basée sur l'art. 7, et que d'ailleurs aucune négligence grave n'est établie à la charge de l'entreprise; c) enfin les CFF ont opposé aux réclamations en application de l'art. 8, par le motif que les objets qu'on avait retrouvés auraient été restitués aux parents de la défunte.

Il résulte du procès-verbal d'audience de la Cour civile du

12 janvier 1906 que les CFF ont renoncé à l'exception d'incompétence de la dite Cour, soulevée par eux dans leur réponse. En conséquence la Cour cantonale est entrée en matière sur toutes les demandes; dans son jugement elle a déclaré que les demandeurs n'étaient point autorisés à faire valoir des prétentions en application de l'art. 5 al. 2 de la loi, attendu que l'indemnité due de ce chef en cas de décès ne peut être réclamée que par les personnes à l'entretien desquelles la victime de l'accident était obligée, et qu'aux termes du droit bernois, applicable en ce qui concerne la défunte, originaire de Sumiswald, celle-ci n'était pas légalement tenue à l'entretien des demandeurs. Le jugement de la Cour reconnaît ensuite l'existence à la charge des CFF de la négligence grave prévue à l'art. 7 de la loi, mais les réclamations fondées sur cet article n'en furent pas moins écartées, par le motif que seules les personnes autorisées à agir en vertu de l'art. 5 avaient droit à être indemnisées en application du dit art. 7. En revanche le jugement a admis le bien fondé pour le montant de 100 fr. des conclusions d'Edouard et de Rosa Bärtschi en tant que basées sur l'art. 8, et relatives aux bagues perdues et aux vêtements endommagés; il a admis également la réclamation de 250 fr. formulée par Rose Pouly pour effets perdus et avariés. Le dispositif du jugement de la Cour civile du 24 janvier 1906 est de la teneur suivante :

I. Les conclusions des demandeurs sont repoussées en tant que fondées sur les art. 5 et 7 de la loi féd. du 1^{er} juillet 1875; Edouard et Rosa Bärtschi et Rose Pouly étant, sur le terrain de l'art. 8 de la loi, toutefois reconnus créanciers de la défenderesse :

Les deux premiers, de . . . Fr. 100
La dernière, de . . . > 250

II. Dans cette mesure, les conclusions libératoires des chemins de fer fédéraux sont admises.

Ce dispositif fut communiqué aux parties le 24 janvier 1906. Le 12 février, les demandeurs, représentés par leur fondé de pouvoirs, déposèrent une déclaration de recours en

réforme contre le dit jugement, en concluant: « à ce que le jugement dont est recours étant maintenu quant aux indemnités qu'il alloue en application de l'art. 5 de la loi fédérale de 1875, il soit réformé en ce sens que, l'art. 7 étant déclaré applicable, il soit alloué en outre aux demandeurs une indemnité de 6700 fr., savoir 1000 fr. à Edouard et Rosa Bärtschi (chacun), 3200 fr. à Sophie Pouly et 1500 fr. à Rose Pouly. »

Le 22 février 1906, l'avocat G., à Vevey, au nom des CFF, a interjeté contre le même jugement un recours par voie de jonction tendant à ce que la partie défenderesse soit libérée du paiement à Edouard et Rosa Bärtschi de leur part ($\frac{2}{3}$) au prix de deux bagues estimées 50 fr., ces bagues ayant été restituées. Subsidiairement, et pour le cas où le Tribunal fédéral estimerait que les demandeurs ont qualité aux termes de la loi, pour réclamer des dommages-intérêts en application de l'art. 7, les CFF concluent à ce que le jugement soit réformé en ce sens qu'il n'y a pas négligence grave établie contre l'entreprise de transport et que même dans cette éventualité, le dit art. 7 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 n'est pas applicable.

Dans leurs plaidoiries de ce jour, les parties ont repris les conclusions de leurs recours respectifs.

Statuant sur ces faits et considérant en droit:

1. En ce qui concerne la recevabilité du recours en réforme, l'on peut se demander si la condition posée à l'art. 59 OJF est remplie, condition portant que le recours en réforme n'est recevable que si l'objet du litige, d'après les conclusions formulées par les parties dans leur demande et réponse devant la première instance cantonale, atteint une valeur d'au moins 2000 fr., — et si la procédure devant le Tribunal fédéral doit avoir lieu, en l'espèce, dans la forme orale ou dans la forme écrite (même loi, art. 67).

La demande portait sur une somme de 7250 fr., réduite plus tard à 7050 fr., et contestée entièrement dans la réponse. Mais cette somme se composait des réclamations de quatre demandeurs différents, dont une seule, celle de

D^{lle} Sophie Pouly, est supérieure à 2000 fr.; la prétention de dite D^{lle} Pouly comprend en outre deux postes qui diffèrent quant à leur base juridique (art. 5 et art. 7 de la loi de 1875 sur la responsabilité civile des chemins de fer) et dont aucun n'atteint la somme de 2000 fr. Les prétentions des autres demandeurs comprennent également divers chefs de demande basés, les uns sur l'art. 7, les autres sur l'art. 8 de la prédite loi et qui n'atteignent pas non plus la somme de 2000 fr. Néanmoins le recours en réforme est recevable, et ce dans la forme de la procédure orale, attendu que tous les chefs doivent être additionnés pour déterminer la valeur de l'objet litigieux, dans le sens des art. 59 et 67 OJF. Cela résulte de la disposition de l'art. 60, 1^{er} alinéa, de la même loi, portant que « les divers chefs de conclusions formés par le demandeur ou par des consorts sont additionnés, même lorsqu'ils portent sur des objets distincts, pourvu qu'ils ne s'excluent pas réciproquement. » Cette disposition est applicable dans tous les cas où un demandeur fait valoir plusieurs prétentions, même distinctes quant à leur base juridique, dans la même demande, ou lorsque plusieurs demandeurs introduisent simultanément des actions analogues, pourvu que les dites causes aient été instruites et jugées en même temps devant les instances cantonales, ce qui a été le cas en l'espèce.

2. Le recours par voie de jonction formé par les CFF défendeurs n'a pas été expressément maintenu à l'audience de ce jour. Il devrait du reste être écarté comme non fondé. L'instance cantonale, en effet, a posé en fait que Louise Bärtschi portait au moment de l'accident deux bagues d'or, et que ces bagues n'ont pas été retrouvées. Le Tribunal fédéral est lié par ces constatations, à moins qu'elles ne reposent sur une erreur de droit ou ne soient en contradiction avec les pièces du procès. Au premier de ces points de vue, on peut se demander si l'instance cantonale n'a pas fait erreur en imposant aux défendeurs la preuve du fait que les bagues en question ont été restituées à qui de droit. En effet, conformément aux règles générales de la procédure, il faudrait admettre que c'est à celui qui fait valoir une prétention

basée sur l'art. 8 al. 1^{er} de la loi de 1875, à prouver non seulement que la victime d'un accident avait sous sa garde les objets pour lesquels une indemnité est réclamée, mais aussi que ces objets ont été perdus, détruits ou avariés. Toutefois, lorsqu'il s'agit d'une réclamation pour objets perdus, il faut considérer que cette perte ne peut pas, hormis des cas fort rares, être prouvée directement, et que la responsabilité du chemin de fer repose sur une certaine obligation de garde concernant les objets que la victime de l'accident portait sur elle. Ces considérations amènent à conclure que, dans le cas où la victime n'avait plus, par le fait de l'accident, la garde de ces objets, et où celle-ci n'a pas été assumée par des tiers, c'est à la compagnie de chemin de fer de s'en occuper, et, cas échéant, de prouver que les dits objets n'ont pas été perdus. Telle était bien la situation dans l'espèce actuelle, Louise Bärtschi ayant perdu la vie lors de l'accident. Or, d'après l'instance cantonale, dont la constatation sur ce point n'est nullement en contradiction avec les pièces du dossier, cette preuve n'a pas été faite. Il est vrai que d'après la correspondance produite par les défendeurs et relative à ce sujet, les objets trouvés sur la défunte Louise Bärtschi ont été remis au comte de Blumenthal, qui habitait, à Montreux, la même villa que la comtesse Zablocka, chez laquelle Louise Bärtschi était en service. Toutefois, les défendeurs n'ont produit aucun inventaire des objets restitués, qui démontrerait que les deux bagues dont il s'agit en faisaient partie; et la note du chef de gare de Lausanne, en date du 12 décembre 1903, d'après laquelle parmi les objets adressés au chef de gare de Montreux pour être remis au comte de Blumenthal se trouvaient deux bagues, ne constitue pas une preuve suffisante. En dehors de ces deux bagues, les réclamations basées sur l'art. 8 de la loi ne sont point contestées.

3. Les autres réclamations, soit 1000 fr. à chacun pour Edouard et Rose Bärtschi, frère et sœur de la victime, 1500 fr. pour Rose Pouly et 3200 fr. pour Sophie Pouly, étaient fondées, aux termes de la demande, sur l'art. 7 de la

loi féd., sauf le poste de 1700 fr. que Rose Pouly réclamait en vertu de l'art. 5 al. 2 de la même loi. L'instance cantonale a examiné les réclamations de tous les demandeurs, aussi au point de vue de l'art. 5 al. 2 précité, mais elles les a toutes écartées comme non fondées.

Dans leur recours en réforme, les demandeurs ont repris leurs conclusions primitives, pour autant qu'elles ne leur avaient pas été adjugées par l'instance cantonale; et ils concluaient en outre à ce que le jugement cantonal fût réformé en ce sens que l'art. 7 fût déclaré applicable; dans sa plaidoirie de ce jour, l'avocat des demandeurs n'a pas attaqué le jugement de la Cour civile vaudoise pour fausse application de l'art. 5 al. 2 de la loi. Dans cette situation, le tribunal de céans n'a plus à s'occuper de cette question. D'ailleurs, sur ce point, le prononcé du tribunal cantonal devrait être maintenu. Le droit de demander une indemnité en vertu de l'art. 5 al. 2 de la loi ne compète qu'aux personnes à l'égard desquelles celui qui a été tué par un accident de chemin de fer avait l'obligation d'entretien; s'il s'agit d'une obligation légale, c'est le droit du pays d'origine du défunt qui est applicable, c'est-à-dire, en l'espèce, le droit bernois. Se basant sur le § 12 de la loi bernoise du 1^{er} juillet 1857 sur l'assistance publique, réglant la charge de l'entretien, le tribunal cantonal a admis qu'une telle obligation n'existait pas, pour la défunte, envers les demandeurs. La loi bernoise du 1^{er} juillet 1857 a été abrogée et remplacée par celle du 28 novembre 1897, qui, dans son art. 14, interprété authentiquement par l'arrêté du grand conseil du 13 mars 1900, a étendu aux frères et sœurs l'obligation d'entretien, en cas d'indigence. La question de savoir si le tribunal de céans serait en droit de corriger l'erreur commise à cet égard par le tribunal cantonal est douteuse; toutefois, même s'il fallait se prononcer pour l'affirmative, l'on n'arriverait pas à une conclusion autre que la cour cantonale. En effet les circonstances de fait ne sont pas telles qu'on pourrait attribuer une valeur réelle à l'obligation de Louise Bärtschi d'entretenir son frère et sa sœur; en particulier, leur indigence n'a pas été démontrée.

4. L'instance cantonale a écarté les réclamations fondées sur l'art. 7, par le motif que le bénéfice de cet article ne peut être accordé qu'aux seules personnes ayant droit à une indemnité en vertu de l'art. 5, et que les « parents » mentionnés à l'art. 7 ne sont autres que les ayants droit à l'action de l'art. 5 al. 2.

Comme, pour le cas où cette question préjudicielle relative à la qualité des demandeurs pour agir devrait être résolue dans le même sens que l'a fait la cour civile, il serait superflu de rechercher s'il y a eu négligence grave, il convient d'examiner d'abord la question préliminaire sus-indiquée.

L'instance cantonale appuie son opinion surtout sur la nature de l'indemnité prévue à l'art. 7, laquelle apparaîtrait comme une indemnité dans un sens plus large, permettant de tenir compte d'autres facteurs que des éléments de dommage des art. 5 et 8 et elle se réfère pour cela à l'arrêt du Tribunal fédéral dans la cause Stricker c. VSB, *Rec. off.* vol. 8 p. 806 consid. 8; suivant la cour civile, « il existait, sous l'empire de la loi du 1^{er} juillet 1875, seule applicable en l'espèce actuelle, une corrélation de texte étroite entre les art. 5 et 7, s'agissant des personnes ayant droit à l'action en indemnité, en ce sens que le supplément accordé par l'art. 7 s'appliquait aux parents de celui qui a été tué, et visait une somme équitablement fixée, *indépendamment* de l'indemnité pour le préjudice pécuniaire démontré. Sur ce terrain du rapprochement de ces deux textes, il n'est pas possible, littéralement, de soutenir qu'il s'agirait de deux catégories de bénéficiaires, l'une, plus étroite, se renfermant dans les ayants droit de l'art. 5, et la seconde, plus étendue, visant les *parents* de la victime dans le sens le plus large de ce mot; le législateur de 1875, en parlant de la somme qui pouvait être équitablement allouée, suivant la faculté laissée au juge par l'art. 7 et en ajoutant ces mots « *indépendamment de l'indemnité pour le préjudice pécuniaire démontré* » a certainement entendu se référer à la catégorie des bénéficiaires de l'indemnité résultant de ce préjudice matériel éprouvé, soit des ayants droit à l'action de l'art. 5 al. 2 de la loi; le droit à cette dernière action n'appartenant qu'aux

personnes que le défunt était légalement tenu d'entretenir, et qui seules, sur le terrain du droit de famille régissant exclusivement le cas, subissent juridiquement un préjudice, on ne saurait comprendre que le législateur ait voulu, ainsi que le prétendent les demandeurs, accorder un droit plus étendu « à des parents » qui ne peuvent se réclamer, à l'égard de la compagnie de transport, que d'un prétendu tort moral, constituant un préjudice de nature idéale à la suite de la mort de la victime d'un accident de chemin de fer; au reste, toute autre interprétation du mot « parent » de l'art. 7 de la loi de 1875 conduirait à cette conséquence extraordinaire d'accorder le droit à l'action en réparation du tort moral à toute personne faisant partie de la famille, qu'il s'agisse par exemple d'un collatéral éloigné ou d'un parent à un degré encore moins rapproché du défunt ». La cour civile cite, comme fournissant des arguments à l'appui de sa thèse, les messages du Conseil fédéral concernant la loi sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer de 1875, et la loi nouvelle du 28 mars 1905 sur la même matière.

La manière de voir de l'instance cantonale sur ce point est toutefois erronée :

Tout d'abord il convient de rappeler que la loi fédérale, en réglant la responsabilité des entreprises de transport en cas d'accidents entraînant mort d'homme ou lésions corporelles, a toujours en vue le côté *passif* de cette matière : les art. fondamentaux, 1 et 2, de la dite loi, de même que l'art. 8, se bornent en effet à statuer que les entreprises de transport sont responsables pour le dommage causé par les accidents ayant entraîné mort d'homme ou lésions corporelles, ainsi que, dans certaines conditions déterminées, ensuite de perte, de destruction ou d'avarie d'objets, mais ces dispositions ne font aucune mention de l'ayant droit; elles partent sans doute de l'idée que toute personne qui a souffert un dommage dans les dites conditions peut ouvrir action à l'entreprise de transport. L'art. 5 n'a pas non plus l'intention de circonscrire directement le cercle des ayants droit à l'indemnité, mais seulement de déterminer d'une manière

plus précise quel dommage doit être réparé, ce qui permet à la vérité de conclure indirectement quel est l'ayant droit à l'indemnité. L'alinéa 2 de cet article, sans doute, contrairement aux al. 1 et 3, est rédigé de telle façon que l'ayant droit, comme sujet de la phrase, figure en vedette au premier plan, mais cependant dans une forme qui démontre qu'ici aussi on a voulu régler la responsabilité en indemnité, et non point résoudre, d'une manière directe, ce qui a trait à la question de la qualité pour agir (légitimation active). Déjà cette considération permet de conclure que la délimitation du cercle des personnes autorisées à réclamer en vertu de l'art. 5 al. 2 ne se rapporte qu'à ces réclamations, et non point à celles dérivant des al. 1 et 3 du dit article, ou de l'art. 8. Dans ces conditions elle ne pourrait être décisive en ce qui concerne la question de la qualité pour agir en vertu de l'art. 7, que si la lettre, ou le sens et le but de cette disposition imposaient avec nécessité une semblable interprétation; or tel n'est point le cas.

L'art. 7 énumère, contrairement à l'art. 5, directement les personnes auxquelles il peut être alloué une somme équitablement fixée, dans le cas de dol ou de négligence grave, établi contre l'entreprise de transport : ces personnes sont le blessé ou les parents de celui qui a été tué. L'article ne dit pas, par exemple, que les personnes en droit de recevoir une indemnité en vertu des autres dispositions de la loi peuvent réclamer en outre, dans les conditions indiquées, une somme équitable, mais ce droit est attribué expressément au blessé et aux parents de celui qui a été tué. Cette expression ne se retrouve nulle part ailleurs dans la loi, et en particulier pas dans l'art. 5 al. 2, qui parle de « celui dont l'entretien était, au moment de la mort, à la charge de la personne tuée ». Ces expressions ne sont nullement synonymes; le principe de l'obligation d'entretien ne se lie ni à la notion de « parents » ni surtout à celle de famille, dans le sens d'« Angehörige ». C'est d'ailleurs avec raison que le cercle des ayants droit a été tracé autrement, dans l'art. 7, que dans l'art. 5; ce dernier, au point de vue du résultat

visé par l'art. 7, serait à la fois trop large et trop restreint: trop large, en ce sens qu'en matière de réclamation de frais funéraires et peut-être de frais de guérison, ainsi que de prétentions dérivant de l'art. 8, il se peut que, dans certaines circonstances, des personnes tout à fait étrangères au blessé ou au tué soient mises au bénéfice d'une indemnité, — trop restreint, parce que souvent les conséquences de l'accident se font douloureusement sentir, non seulement au blessé et aux parents à l'égard desquels la personne tuée avait une obligation légale d'entretien, mais encore à d'autres personnes. En restreignant le droit à une indemnité aux individus qui avaient droit à des aliments de la part de celui qui a été tué, l'on méconnaîtrait certainement la pensée qui a inspiré l'art. 7; celle-ci consiste en ce que dans certaines circonstances, il puisse être réclamé une indemnité du chef d'autres dommages que ceux uniquement pécuniaires, en particulier pour des dommages de nature idéale, et ce comme une sorte de satisfaction donnée au blessé ou aux parents de celui qui a été tué, pour les inconvénients, non susceptibles d'évaluation, soufferts par eux à la suite de la blessure reçue, ou de la mort de la victime. La nature de cette prétention exige aussi le règlement autonome de la question de la qualité pour agir. L'instance cantonale estime pouvoir déduire l'identité, — pourtant exclue par la rédaction différente des textes, — des parents et des ayants droit de l'art. 5 al. 2, des termes « indépendamment de l'indemnité pour le préjudice pécuniaire démontré », qui terminent l'art. 7. Toutefois ces mots, vu leur teneur et la place qu'ils occupent, ne déterminent ou ne restreignent aucunement le cercle des personnes en droit d'être indemnisées en vertu de l'art. 7, mais ils n'ont trait qu'à l'objet de la prestation, et visent à caractériser la réclamation comme telle. Il en serait autrement si l'on devait considérer comme décisif le terme « démontré » et s'il fallait admettre que, dans le cas de l'art. 7, il n'est point nécessaire qu'un dommage soit prouvé, mais qu'il suffit que son existence soit rendue plausible. Toutefois une semblable interprétation, qui ne serait d'ailleurs point juridique,

apparaît comme tout à fait exclue, si l'on considère la teneur de l'art. 7 dans son ensemble, et notamment l'expression: « une somme équitablement fixée ». Cette expression est employée en opposition à celle d'indemnité pour le préjudice pécuniaire démontré, et non comme si elle lui était synonyme à la seule différence près qu'il s'agit, ici, du préjudice démontré et, là, d'un dommage matériel non démontré. La circonstance que, dans l'éventualité d'une semblable interprétation le mot « démontré » peut paraître superflu, n'est pas de nature à rien changer à ce qui vient d'être dit, attendu que des pléonasmes se rencontrent parfois aussi dans la rédaction des lois.

L'arrêt du Tribunal fédéral dans la cause Stricker c/ VSB ne s'occupe nullement de la détermination des personnes autorisées à réclamer, mais seulement de la question de la nature de l'indemnité, soit de la somme équitable, et il n'est pas permis de déduire de cet arrêt quoi que ce soit en ce qui touche la question de la qualité pour agir.

L'instance cantonale renvoie aussi aux messages du Conseil fédéral relatifs à la loi précédente (de 1875) et à la loi actuellement en vigueur sur la responsabilité des chemins de fer. L'on ne voit pas toutefois comment il pourrait en résulter un argument à l'appui de l'opinion exprimée par la cour civile. C'est plutôt le contraire qui doit ressortir de l'examen des dits messages. En ce qui concerne l'art. 7 de la loi de 1875, correspondant à l'art. 6 du projet du Conseil fédéral, le Message du 27 mai 1874 (v. FF 1874 vol. 1 p. 915 et 916), s'exprime comme suit:

« L'art. 6 est nouveau. Le principe exprimé dans cet article qu'en cas de dol ou de négligence grave, il peut être alloué au lésé ou aux ayants droit de celui qui a été tué une somme d'argent raisonnable, indépendamment du dédommagement qui leur est dû pour les pertes pécuniaires qu'ils ont prouvé avoir subies, repose sur des considérations d'équité et se trouvait sanctionné déjà dans plusieurs lois cantonales (voir Code zuricois, art. 1844 et 1845); il devait trouver sa place ici, parce que nous n'avons pas adopté le

principe de la loi allemande (§ 9) qui statue que tous autres droits de la partie lésée demeurent réservés. »

La Commission du Conseil des Etats, dans son rapport du 18 septembre 1874, présente de son côté, sur le point dont il s'agit (art. 6 du projet), les considérations ci-après :

« La Commission n'a pas adhéré à la demande des compagnies de chemins de fer, tendant à faire complètement abstraction de ces dispositions (des art. 6, 7 et 9 du projet), parce qu'elles iraient trop loin ou seraient arbitraires; elle pense au contraire qu'il est bon de les maintenir. Comme le prescrit la loi zuricoise, art. 1844 et 1845, en cas de mort causée par dol ou par faute grave, on doit pouvoir réclamer une indemnité en faveur de la famille, quelle que soit d'ailleurs l'importance de la fortune laissée par le défunt, et en cas de blessures corporelles on doit pouvoir imposer une amende, soit une indemnité proportionnée au cas. La question de l'indemnité, pour les cas où un individu a été estropié, a aussi été débattue dans le sein de la Commission, mais elle a été résolue dans un sens différent que dans la loi zuricoise, dont l'art. 1845 admet une indemnité analogue. Le point de vue romain, d'après lequel la vie est un bien dont la valeur ne peut être déterminée en monnaie, et par conséquent ne peut offrir l'occasion d'un dédommagement pécuniaire, a prévalu dans la Commission. »

(V. FF 1874 vol. 2 p. 915.)

Il suit de là, d'une part, que la disposition dont il s'agit n'a pas seulement pour but d'aggraver la responsabilité en ce qui concerne le montant de l'indemnité, et d'instituer une indemnité supplémentaire, mais qu'il est question au contraire d'un autre genre de réclamations, qui ont été admises ensuite de considérations d'équité, et qui doivent remplacer les prétentions existant en droit commun concurremment avec les réclamations ensuite de responsabilité; on n'a pas cru devoir réserver, comme l'a fait le droit allemand, ces prétentions de droit commun, parce que le législateur suisse a voulu régler d'une manière complète et uniforme tout ce qui a trait à la responsabilité des compagnies de transport. D'autre

part il résulte des passages susrelatés que le législateur fédéral s'est rattaché, à cet égard, aux principes formulés dans le Code civil zuricois, dont l'art. 1844 al. 1 disposait : « *Die Tödtung mit Vorsatz oder aus grober Fahrlässigkeit verübt worden, so wird die Entschädigung an die Familie abgesehen von der Grösse der Verlassenschaft bestimmt, und ist auch eine zu Verlust gekommene Lebensversicherungsanstalt berechtigt, Entschädigung zu fordern.* » Tandis, ainsi, que l'art. 1843 du même Code admet, d'une manière analogue à l'art. 5 al. 2 de la loi fédérale, un droit de réclamer une indemnité à la suite de la suppression de l'obligation d'entretien, — l'art. 1844 va plus loin et accorde aussi ce droit, même lorsque la succession du défunt est suffisante pour assurer l'entretien convenable de la famille. Cela prouve également que l'on a affaire ici à une prétention d'une autre espèce, et bien qu'en droit zuricois le cercle des ayants droit soit le même, il convient pourtant de considérer que l'art. 1843 énumère comme ayants droit, non point les personnes ayant droit à des aliments, ou les membres de la famille entretenus ou recevant des secours, mais bien la veuve, les enfants, les ascendants, les frères et sœurs, eu égard à l'entretien qui leur a été enlevé du fait de la mort accidentelle, et qu'il se peut que ces mêmes personnes, même si elles ne peuvent fonder une réclamation sur l'art. 1843, puissent en faire valoir une du chef de l'art. 1844.

La loi fédérale nouvelle exprime cette manière de voir plus clairement encore si possible. Dans le texte français, l'expression « parents » est remplacée par celle de « famille » pour rendre plus exactement le terme de « Angehörige » du texte allemand. Dans son message, le Conseil fédéral s'exprime sur ce point de la manière suivante :

« Nous avons renoncé à fournir une définition du terme « famille » (Angehörige), d'abord parce que le Code des obligations n'en donne pas et, ensuite, parce qu'une définition légale pourrait limiter à l'excès le cercle des personnes fondées à ouvrir une action. En effet, on peut imaginer des cas où les circonstances seraient telles que les personnes qui

n'auraient avec le défunt aucun rapport de parenté ou d'adoption, apparaîtraient comme faisant partie de sa famille. » (V. FF 1901, vol. 2, p. 888 et 889.)

Ce passage non seulement ne contient rien d'où l'on pourrait conclure que les personnes fondées à ouvrir une action en vertu de l'art. 7 sont les mêmes qu'en application de l'art. 5, mais encore il laisse au juge le soin de déterminer, dans chaque cas particulier, la notion de « famille » (Angehörige). A cet effet, on a choisi cette expression très large, afin de pouvoir y faire rentrer, dans certaines circonstances, même des non-parents.

Le rapport entre l'art. 5 al. 2 et l'art. 7 de la loi sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer présente de l'analogie avec celui qui existe entre les art. 52 et 54 CO. Or, en ce qui concerne le CO, la notion de « famille de la victime » telle qu'elle figure à l'art. 54 doit être interprétée d'une manière autonome, indépendante de l'art. 52 (comp. Hafner-Commentaire, note 2, à l'art. 52, et note 3 à l'art. 54; en outre *Rec. off.* vol. 18, p. 398 et suiv.). De même, dans le domaine de la responsabilité des chemins de fer, la jurisprudence a accordé le droit d'action fondé sur l'art. 7 à d'autres personnes qu'à celles auxquelles ce droit compétait, en vertu de l'art. 5 al. 2. (Comp. par ex. *Rec. off.* vol. 21, p. 127, vol. 22, p. 760. V. aussi Zeerleder, *Haftpflicht*, p. 73.) »

Il suit de ce qui précède que la question de savoir qui est en droit de faire valoir une prétention vis-à-vis de la compagnie de transports, doit être résolue d'une manière indépendante, sans égard à l'art. 5. La solution résulte, d'une part, de la notion de « parents » (Angehörige), et, d'autre part, de la nature et du but de la prétention, tels qu'ils ressortent des dispositions de l'art. 7 précité.

La notion de « parents » (Angehörige) comprend, en soi, toutes les personnes qui appartiennent à la même famille. Sous cette appellation, l'on ne range pas uniquement les parents aptes à succéder, ou ceux qui se doivent réciproquement des aliments, mais aussi ceux qui se considèrent ou sont envisagés comme membres de la famille. Toutefois, la

volonté du législateur ne peut être d'autoriser tous les parents (Angehörige), jusqu'aux degrés les plus éloignés, à former des demandes en indemnité, en vertu de l'art. 7 de la loi de 1875; pour cela, une autre condition doit se trouver réalisée. Cette condition ne consiste pas dans un degré déterminé de proximité de la parenté, mais dans l'existence, en fait, de rapports familiaux. C'est seulement dans le cas où la parenté était encore une réalité effective dans la vie, que la dissolution de ce lien par la mort peut être douloureusement ressentie, et que, par ce motif, le fait du décès peut donner lieu à une action en indemnité. Le droit d'un parent à une indemnité dépend ainsi des circonstances de chaque cas.

Or, comme tous les demandeurs étaient des parents de la défunte Louise Bärtschi, il ne reste plus qu'à rechercher si les rapports qu'ils entretenaient en fait avec celle-ci, étaient tels, qu'il y a lieu d'admettre que les dits demandeurs ont été atteints par le décès de leur dite parente.

En ce qui concerne Rosa Bärtschi, l'instance cantonale a constaté qu'elle est placée comme domestique en France, avec un gage mensuel de 30 fr.; quant à ses rapports avec sa sœur défunte, il résulte du dossier que celle-ci lui aurait fait cadeau d'objets d'habillement, et qu'elle l'a soignée à Paris, lors d'une maladie. Les relations de parenté n'étaient ainsi point rompues, et il se justifie de dire que Rosa Bärtschi a été personnellement touchée par le fait du décès de sa sœur, bien que l'effet de cette atteinte ne paraisse pas avoir été considérable.

Il en est de même relativement au frère Edouard Bärtschi, lequel est marié, père de deux enfants et gagne un salaire quotidien de 4 fr. La défunte lui a aussi fait de temps en temps des cadeaux, et lui a envoyé des vêtements usagés pour ses enfants. Ici encore, les relations de famille n'avaient pas cessé et la mort de Louise Bärtschi s'est traduite comme une perte au détriment de son frère.

En ce qui a trait aux deux tantes, il est établi qu'elles ont élevé la victime, qu'elles l'ont aidée dans son apprentissage, attendu que son père, mort en 1897, était estropié, et

que sa mère, décédée en 1896, était malade depuis des années; il est constant, en outre, que la défunte Louise Bärtschi demeurait chez ses tantes lorsqu'elle n'était pas en condition, que ce sont elles qui lui avaient donné son trousseau lorsqu'elle entra pour la première fois en place, et que c'est à sa tante Rose Pouly, alors cuisinière chez la comtesse Zablocka, que la défunte dut d'être engagée par cette dame; que sa tante Sophie Pouly occupe à Vevey un appartement, dont elle loue occasionnellement une chambre meublée, et que la défunte, qui gagnait 70 fr. par mois outre son entretien et la fourniture de la plus grande partie de ses vêtements, consacrait une part considérable de son gage à subvenir aux besoins de sa prédite tante, ainsi qu'à ceux d'une petite nièce de 4 ans, Renée Walter, qui vivait chez celle-ci. La défunte Louise Bärtschi avait aussi annoncé son intention de quitter prochainement son service et d'entreprendre un petit commerce à Vevey, pour y vivre avec ses deux tantes Pouly, qu'elle avait l'intention de prendre chez elle, et d'aider dans une proportion plus forte que précédemment. Ces tantes avaient ainsi remplacé, vis-à-vis de Louise Bärtschi, ses père et mère prédécédés; celle-ci remplissait déjà à leur égard les devoirs d'une enfant, ce qu'elle déclarait vouloir faire à l'avenir dans une mesure plus considérable encore. Il est bien évident que, dans ces circonstances, la mort de Louise Bärtschi devait affecter ses deux tantes, non seulement au point de vue matériel, mais aussi moralement, ce qui leur donne droit à une indemnité, aux termes de l'art. 7 de la loi, souvent citée, de 1875; il convient, à cet égard, de remarquer que Sophie Pouly apparaît comme plus gravement atteinte que sa sœur Rose.

5. Il faut donc rechercher, en outre, si l'entreprise de transports défenderesse a commis une négligence grave, se trouvant en rapport de causalité avec l'accident.

A cet effet, il y a lieu d'examiner les circonstances dans lesquelles la collision du train 26 avec la locomotive 3353 s'est produite. Le jugement de la cour civile constate, à cet égard, ce qui suit, en conformité des pièces du dossier :

La gare de Palézieux est munie d'un appareil d'enclenchement des aiguilles et des signaux, dont le poste unique de commande est logé dans un pavillon situé en dehors du réseau des voies, du côté opposé au bâtiment aux voyageurs, pas exactement vis-à-vis de celui-ci; la distance de ce pavillon à l'aiguille extrême 1, côté Chexbres, est de 420 mètres environ; le pavillon était desservi, au moment de l'accident, par l'aiguilleur Steinhauser. Selon l'instruction sur les appareils d'enclenchement, la compétence entière pour ouvrir les signaux de protection en vue de l'entrée des trains est entre les mains de l'aiguilleur posté au pavillon (voir art. 20 al. 1 et 2); l'art. 30 de cette instruction indique les signaux à employer par le chef de manœuvres pour demander telle ou telle voie; l'aiguilleur au pavillon, après avoir placé les aiguilles dans la position correspondante à la voie demandée, répond par la répétition du même signal. Toutefois, lorsqu'il s'agit du signal « la manœuvre doit se garer » (trois coups de corne prolongés), c'est l'aiguilleur au pavillon qui en prend l'initiative, parce que c'est lui qui doit veiller à rendre les voies libres pour l'entrée des trains; dans ce cas, c'est au chef de manœuvres à donner le signal responsif « la manœuvre est garée », et aussi longtemps que cette réponse n'a pas été donnée, l'aiguilleur ne peut pas avoir la certitude que la manœuvre est réellement garée. Chaque soir, à l'arrivée du train 1056, avait lieu une manœuvre pour la décomposition du dit train et la formation des trains 1252 et 3064; ce train 1056 arrivait à Palézieux à 5 h. 42, les wagons de grande vitesse et les wagons de bestiaux qu'il amenait repartaient avec le train 1252 venant de Payerne et quittant Palézieux à 6 h. 17 m., les wagons de petite vitesse passaient au train 3064 partant de Palézieux à 6 h. 48 m.

La voie I sur laquelle est reçu le train 1056 à 5 h. 42 m. devait être dégagée, d'après l'art. 27 al. 2 des Instructions pour le service des manœuvres, 3 minutes avant le passage de l'express 26, Berne-Lausanne, qui traverse sans arrêt la gare de Palézieux à 5 h. 57 m. Le 21 novembre 1903, c'est la machine D 3/3 3353, mécanicien Ritter, qui avait

amené à Palézieux le train 1056 ; il se trouvait encore en gare la locomotive 1639 (mécanicien Thalmann), ayant conduit jusqu'à Palézieux un train 3052, et stationnant vers 6 h. du soir sur la voie VI. La manœuvre de la décomposition du train 1056 s'était déroulée de la façon suivante : Le train 1056, qui était arrivé en gare à l'heure réglementaire, avait double traction. Le chef de manœuvre Hostettler, qui avait à sa disposition trois aiguilleurs de manœuvres et un journalier, envoya d'abord la locomotive double traction, accompagnée de l'aiguilleur Donzallaz, sur la voie II pour traverser la gare et se rendre à la plaque tournante ; il partit ensuite avec le train entier au-delà de l'aiguille 1, sur la voie I (voie des trains pairs) dans le but de disloquer le train ; les wagons grande vitesse devaient être préparés pour le train 1252, les wagons petite vitesse pour le train 3064, la composition voyageurs pour le train 3057 du lendemain. On avait dételé en deux parties au lieu d'une seule une tranche de huit à neuf wagons qui devait être envoyée sur la voie III ; Hostettler les expédia par deux coups de tampon ; chacun de ces coups de tampon lui demanda un homme. Il envoya ensuite la composition voyageurs sur la voie V, en la faisant conduire par l'aiguilleur Ducret, qu'il chargea encore, une fois cette tranche garée et arrêtée, de se rendre vers la locomotive 1639 se trouvant sur la voie VI, pour l'amener sur la voie III. Du train 1056, il ne restait plus à manœuvrer qu'un wagon destiné à aller sur la voie III, et Hostettler, se trouvant seul, en fit lui-même la conduite. Mais avant de le faire lancer, il expliqua au mécanicien Ritter (locomotive 3353) qu'une fois ce dernier coup de tampon donné, il devait s'avancer afin de permettre à la locomotive Thalmann (1639) de se rendre depuis la voie VI jusqu'en deçà de l'aiguille 4 pour, de là, pénétrer sur la voie III. La locomotive 3353 était alors entre les aiguilles 3 et 4 ; la distance entre la pointe de l'aiguille 4 et le piquet de police, placé entre la voie I et la diagonale I/II étant de 57 mètres, elle présentait une longueur suffisante pour les deux locomotives. La locomotive 3353 (Ritter) s'avança alors sur la diagonale I/II

jusqu'au cœur du changement de voie, ayant une distance de 20 mètres environ depuis ses tampons d'avant jusqu'à la pointe de l'aiguille 1, et une distance de 26 mètres environ depuis ses tampons d'arrière jusqu'au piquet de police. Elle stationna, d'après la bande tachygraphe, durant deux à trois minutes. C'était l'heure du passage du train express, qui se faisait sur la voie I et qui avait, ce soir-là, un retard de trois minutes. Steinhauser, après avoir entendu le signal du départ du train 26, donné par la station précédente, Oron, venait de donner, comme aiguilleur du pavillon, le signal « la manœuvre doit se garer », mais ce signal ne fut entendu ni par le personnel de la machine 3353, ni par le chef de manœuvre, et ce dernier n'y répondit pas. Malgré cette absence de réponse, l'aiguilleur Steinhauser ouvrit les signaux d'entrée et de sortie de la voie I et donna le passage au train express 26, à un moment où la manœuvre n'était pas garée, la locomotive Ritter stationnant dans la zone dangereuse de la voie I. Le mécanicien Tschopp du train 26, locomotive A 3/5 702 ne vit l'obstacle qui s'opposait à sa marche qu'à une distance d'environ 15 mètres, et aussitôt, il fit fonctionner le frein rapide dont la locomotive 702 était armée, ce qui atténua sensiblement la violence de la collision. De son côté, le mécanicien Ritter de la machine 3353 aperçut, mais également à une très faible distance, le train 26 fondre sur lui ; il avait la marche en arrière, mais il jugea néanmoins qu'il avait plus de chances de s'échapper en avant ; c'est ce qu'il s'efforça de faire, mais sans succès, vu la vitesse encore existante de la marche du train 26, si bien que la locomotive 3353 fut atteinte après avoir seulement avancé de 15 mètres.

Les trois agents que les CFF présumaient fautifs, soit l'aiguilleur Steinhauser, le chef de manœuvres Hostettler et le mécanicien Ritter furent immédiatement suspendus provisoirement de leurs fonctions et commis à d'autres occupations. Une enquête pénale fut ouverte par les autorités judiciaires cantonales, sur les causes de l'accident, et elle aboutit au renvoi devant le Tribunal de police du district

d'Oron, en application de l'art. 67, 2, du Code pénal fédéral modifié par l'arrêté du 5 juin 1902, des agents Steinhauser, Hostettler et Ritter, comme prévenus d'avoir, dans les circonstances données, exposé à un danger grave, par suite d'une imprudence ou d'une négligence, la sécurité des chemins de fer, plusieurs personnes ayant été tuées et d'autres grièvement blessées.

Statuant sur le cas par jugement du 8 juillet 1904, le tribunal nanti déclara l'accusation non fondée en ce qui concernait les accusés Hostettler et Ritter, mais la retint par contre comme justifiée contre le prévenu Steinhauser, qu'il condamna à la peine de deux mois d'emprisonnement et aux frais du procès pénal.

Les Chambres fédérales ayant été nanties dès lors d'un recours en grâce du condamné, actuellement employé des CFF à Renens, elles décidaient, contrairement à un préavis du Conseil fédéral en date du 10 mars 1905, par 48 voix contre 46, de gracier le requérant.

6. En droit, il y a lieu d'observer d'abord, au point de vue de la procédure, que la cour cantonale a examiné la question de la négligence grave librement, et sans égard aux jugements pénaux intervenus dans la cause. En effet, le jugement pénal intervenu, en matière d'accident de chemin de fer et touchant les personnes intéressées, qu'il soit condamnatore ou libératoire, ne saurait préjuger le jugement à rendre, à propos du même accident, en ce qui concerne les réclamations civiles formulées contre les entrepreneurs, attendu qu'il s'agit de réclamations de nature diverse, qui reposent en partie sur des notions juridiques différentes, et que la fixation des faits a lieu en application de règles de procédure différentes. (V. *Rec. off.* 18 p. 808; 19 783; 29 II p. 15.)

7. Au fond, il convient de rappeler que la négligence grave (grobe Fahrlässigkeit), dont parle l'art. 7 de la loi consiste dans l'inobservation de la mesure d'attention qu'une administration de chemin de fer, même pas particulièrement soigneuse, a coutume d'apporter dans une circonstance donnée,

— et dans un grave manquement aux devoirs imposés par la nature des choses, et par sa situation, à une compagnie de transport. (V. *Rec. off.* 19 p. 199; 28 II p. 209; 30 II p. 489.) L'entreprise est responsable de la faute de ses organes et de ses employés et, dans certains cas, le concours de certaines négligences légères peut équivaloir à la négligence grave de la part de l'entreprise. (*Rec. off.* 30 II p. 42.) D'autre part toute contravention à une règle de service ne se caractérise pas comme une négligence grave; c'est le cas seulement lorsque la règle dont il s'agit a pour but immédiat et évident de prévenir des accidents et que l'infraction ne trouve pas sa justification dans des circonstances spéciales, ou lorsque le péril devait apparaître comme imminent et nécessitait d'une manière spéciale l'observation des mesures de protection prévues.

Partant de ce point de vue, le tribunal cantonal a admis à la charge de Steinhauser une faute grave, qui engage la responsabilité des défendeurs. Cette appréciation est pleinement justifiée; en effet: Steinhauser savait que la manœuvre s'exécutait depuis la voie I; il avait dû placer toutes les aiguilles en vue de la décomposition du train 1056. Il a donné aussi, avec raison, pour dégager la voie I, le signal « la manœuvre doit se garer », mais il a ensuite ouvert les signaux de sûreté (d'entrée et de sortie) avant d'avoir reçu la réponse. Aussi Steinhauser a-t-il lui même admis qu'il n'était pas certain que la voie I fût libre pour le passage de l'express. Cela résulte des termes suivants de sa déposition dans l'enquête pénale: « N'ayant pas reçu au moyen de la corne le signal « nous sommes garés », et d'autre part, comme on ne m'avait demandé que la voie opposée, soit voie II en réponse à mon signal de garez-vous, je n'étais pas sûr que tout fût en règle pour le passage du 26, — vu en outre que j'avais oui l'agent Ducret dire au mécanicien Thalman de ne pas aller trop fort, parce qu'il ne voyait pas où se trouvait la machine du 1056. C'est pour cela que j'ai cru bien faire de répéter le signal par la sonnerie. » Or, les dangers résultant du fait qu'on donne le passage à un train sur une voie, avant de

s'être assuré qu'une manœuvre empruntant cette voie soit garée, sont si évidents et devaient sauter tellement aux yeux de chacun, même d'un employé relativement peu soigneux et peu attentif, qu'il était impossible qu'ils échappassent à Steinhäuser. Celui-ci, pour se justifier, a allégué que s'il avait considéré la voie I comme libre, alors qu'il n'avait pas reçu en réponse le signal « la manœuvre est garée », c'était parce que l'usage se serait établi, à Palézieux, de ne pas répondre par ce signal, mais de le remplacer par la demande, au pavillon, de la voie II. Il est à la vérité exact que l'aiguilleur Ducret, dans le but d'amener la machine Thalmann sur la voie III, avait demandé la voie II par un signal donné par la corne. Toutefois, d'après les constatations de la cour cantonale, il n'est pas vrai qu'il fût d'usage de répondre par la demande de la voie II au moyen de la corne, au signal « la manœuvre doit se garer ». Une seule fois quelque chose d'analogue s'était produit, mais dans des circonstances différentes : suivant la déposition de l'aiguilleur Donzallaz, la réponse au signal « la manœuvre doit se garer » avait été donnée par le personnel de manœuvre, et Steinhäuser n'avait, malgré ce fait, pas laissé entrer le train 26. Le signal voie II fut donné alors par Donzallaz, et Steinhäuser après avoir donné cette voie, avait ouvert le disque au train 26; mais le signal voie II donné par Donzallaz n'était qu'une espèce d'avertissement, et c'est ainsi qu'il avait été compris par Steinhäuser. Il est clair que, de ce cas isolé, Steinhäuser n'était point autorisé à conclure que le signal voie II remplaçait celui de « manœuvre garée » et cela d'autant moins que Donzallaz avait fait le même jour une remarque à Steinhäuser sur son inattention dans cette circonstance. Le fait qu'il faisait sombre et que le temps était venteux et pluvieux n'exuse pas davantage Steinhäuser; bien au contraire, puisqu'il lui était impossible de constater par les yeux si la voie I était libre, il devait d'autant moins négliger d'user du seul moyen de sûreté dont il disposait, et qui consistait à attendre la répétition du signal.

De plus, le chef de gare Rossier, se conformant à son devoir, avait encore demandé expressément à Steinhäuser,

avant le passage du train 26, si la manœuvre était garée; Steinhäuser répondit par l'affirmative, alors que précisément la question qui venait de lui être posée aurait dû lui rappeler que la chose était au moins douteuse.

D'une manière générale il n'existe aucune circonstance de nature à atténuer cette négligence grave. L'on pourrait tout au plus invoquer à cet égard le défaut d'intelligence de Steinhäuser ou l'insuffisance chez lui du sentiment de la responsabilité. Et en effet ce n'était pas la première fois que Steinhäuser se rendait coupable d'une sérieuse négligence; environ trois semaines avant l'accident, il avait déjà ouvert le disque à un train venant de Berne, alors qu'un autre train, duquel descendaient de nombreux voyageurs, stationnait encore sur la voie d'arrivée; dans cette occasion, une collision ne fut évitée que par la présence d'esprit du chef de gare. L'on peut se demander, dans ces circonstances, si un homme comme Steinhäuser était qualifié pour remplir les fonctions, si pleines de responsabilité, de chef du service des aiguilles au pavillon de déclenchement. Mais si le manque d'intelligence et du sentiment de la responsabilité peuvent excuser, dans une certaine mesure, Steinhäuser personnellement, l'entreprise ne saurait invoquer ce fait à sa propre décharge. C'est sur elle en effet que retombe la faute. Dans la même mesure qu'il y a eu lieu de disculper Steinhäuser par les motifs susindiqués, il faut reconnaître, à la charge des organes supérieurs de l'entreprise, l'existence d'une faute consistant en ce que la dite entreprise avait placé cet employé dans le poste en question et l'y avait maintenu. Par cette considération se trouve liquidé le grief formulé par les demandeurs à l'adresse des défendeurs, et tiré de la prétendue insuffisance technique de Steinhäuser.

La demande relève une série d'autres points d'où il résulterait à la charge de l'entreprise ou de son personnel une faute impliquant la responsabilité du chemin de fer aux termes de l'art. 7. Comme la gravité de la faute a son importance au point de vue de la fixation de l'indemnité, il échet d'examiner également ces autres points.

La demande signale d'abord, à cet effet, l'attitude du mé-

canicien Ritter. Celui-ci aurait contrevenu aux prescriptions relatives aux piquets de police (art. 22 des Instructions pour le service des manœuvres) ; il se serait engagé dans la zone dangereuse du train 26, et ce bien qu'il eût pu se convaincre d'après la position des aiguilles et des disques que la voie I était ouverte. En outre il n'aurait pas allumé le feu rouge à l'arrière de sa machine (art. 2 al. 2 et 38 al. 2 du Règlement général des signaux). D'après la constatation, conforme au dossier, de l'instance cantonale, ce dernier grief n'est pas établi, et il n'est point nécessaire d'examiner la question de savoir si l'absence du fanal rouge à l'arrière de la machine Ritter au moment de la collision a été dans un rapport de causalité avec l'accident. L'art. 22 des Instructions pour le service des manœuvres dispose :

« Tout véhicule doit être garé de telle sorte qu'aucune de ses parties ne dépasse la limite marquée par un piquet de police.

» Lorsque, momentanément, cette disposition ne peut pas être observée, le chef de la manœuvre a le devoir de prendre des précautions spéciales pour éviter tout choc, notamment en donnant une consigne spéciale aux aiguilleurs ; il doit prendre ses mesures pour faire lever cet obstacle au plus tôt. »

En ce qui a trait au grief tiré de l'inobservation de cette disposition, la cour cantonale fait observer avec raison ce qui suit :

« Si, en fait, il est établi que la locomotive conduite par Ritter a stationné sur la diagonale I/II jusqu'au cœur du changement de voie, pendant un temps qu'on peut évaluer à 2 ou 3 minutes, à l'heure du passage suivant l'horaire du train express 26, et dépassé ainsi le piquet de police, c'est que le signal de garer la manœuvre ne lui était point parvenu, que la faculté de l'art. 22 des instructions lui permettait ce stationnement en raison de la circonstance que la manœuvre n'était virtuellement point terminée et que les voies ne se trouvaient ainsi point rendues à la libre circulation des trains. »

Mais bien que l'on ne se trouve pas en présence d'une

contravention positive au règlement, il est pourtant difficile de comprendre pourquoi Ritter s'avança avec sa machine au-delà du piquet de police, alors qu'il pouvait faire place à la locomotive Thalmann, sans s'avancer autant. Il savait, ainsi qu'il l'a reconnu lui-même, qu'un train allait passer bientôt sur la voie I. Dans cette situation, la prudence la plus élémentaire lui faisait un devoir de ne pas se rendre sur la zone qui allait devenir dangereuse. En tout cas Ritter a manqué, à un autre égard, de l'attention qu'on devait exiger de lui. Lorsqu'il marcha en avant, le sémaphore de sortie était fermé, et, en outre, les aiguilles 2 et 1 ne se trouvaient pas dans la position normale : elles reliaient les voies II et I, sinon Ritter n'aurait pas pu s'avancer sur la diagonale, en franchissant l'aiguille 2. Pendant que Ritter stationnait à cet endroit, les aiguilles 2 et 1 furent renversées, dans le but de dégager la voie I, et le disque d'entrée, comme le sémaphore de sortie, furent ouverts, ce qui ne pouvait se faire, ensuite du système d'enclenchement, avant le renversement des aiguilles. Or ce n'est qu'à une inattention coupable qu'on peut attribuer le fait que Ritter n'a remarqué ni le renversement des deux aiguilles, entre lesquelles il se trouvait, ni l'ouverture du sémaphore, qui était à peu de distance de lui. L'instance cantonale excuse Ritter, en disant qu'au même moment il aperçut le train 26 fondre sur lui. Cette affirmation de la cour ne peut pas être exacte ; le renversement des aiguilles et l'ouverture des signaux doivent au contraire avoir eu lieu un certain temps avant que le train 26 n'arrivât au lieu de l'accident. Ces opérations avaient été exécutées lorsque le chef de gare Rossier s'est informé auprès de Steinhauser si la manœuvre était garée, c'est-à-dire peu après que le départ du train 26 eut été signalé de la gare d'Oron. De plus le train 26 avait trouvé ouvert le signal d'entrée dans la gare de Palézieux et devait mettre un certain temps à franchir la zone entière de la gare. C'est en vain qu'on objecte que la locomotive de Ritter empêchait celui-ci de voir le sémaphore de sortie ; en effet, d'une part, cette excuse n'est pas valable en ce qui concerne les aiguilles, et d'autre part,

Ritter, lequel se trouvait dans une zone dont le danger pouvait à chaque instant devenir imminent, devait observer le sémaphore, ainsi qu'il le fit d'ailleurs alors qu'il traversa l'aiguille 2. L'entreprise elle-même, dans la lettre de la Direction du 1^{er} arrondissement au procureur-général de la Confédération, en date du 10 mai 1904, reconnaît l'existence d'une faute à la charge de Ritter, en ce sens que celui-ci s'est avancé sans motif dans une zone devenue dangereuse, et qu'il y est resté malgré l'ouverture du sémaphore de sortie, qui devait lui annoncer le prochain passage du train 26. Cette faute ne se caractérise pas toutefois comme grave, attendu que Ritter n'avait pas reçu de Hostettler des ordres précis lui indiquant jusqu'où il devait s'avancer, et que ce n'est pas lui qui devait s'occuper en première ligne du dégagement de la voie I. Mais il n'en devait pas moins, — surtout vu le mauvais temps qui mettait obstacle à une vue d'ensemble sur la situation, ainsi qu'à la perception nette des signaux, — prêter toute son attention à ce qui se passait; il eût sans doute alors renoncé à s'avancer aussi loin, ou il eût pu s'échapper à temps en arrière. Ritter devait agir avec d'autant plus de circonspection dans cette occurrence que le chef de manœuvres l'avait laissé agir d'une manière autonome.

Il est, à un point de vue plus général, incompréhensible que la voie I n'ait pas été rendue libre immédiatement après l'arrivée du train 1056, et que l'on n'ait pas pris la voie II pour base de la décomposition de ce train. Cela s'imposait eu égard à la circonstance qu'il ne restait pas beaucoup de temps entre l'arrivée du train 1056 (5 h. 42 m.) et celui où la voie I devait être libre pour le passage du train 26 (5 h. 54 m.). Cette organisation défectueuse de la manœuvre a été signalée notamment dans le rapport de l'ingénieur du contrôle Rychner, et, depuis, l'exécution de la manœuvre dont il s'agit fut modifiée dans le sens indiqué par ce dernier. Cette mauvaise organisation de la manœuvre se caractérise également comme une faute, pas grave il est vrai, de l'entreprise du chemin de fer. En effet, les administrations

de chemins de fer sont tenues de prendre les mesures générales propres à éviter des accidents ou à diminuer le danger, et lorsqu'il existe plusieurs modes d'exécution de la même manœuvre, il faut choisir celui qui présente le plus de garanties pour la sécurité du personnel et des voyageurs. Il est évident que, dans l'espèce, le mode défectueux d'exécution de la manœuvre est dans un rapport de causalité avec l'accident, attendu qu'un mode plus correct n'eût pas permis à la locomotive Ritter de pénétrer sur la diagonale des voies II et I.

En revanche, c'est avec raison que l'instance cantonale s'est refusée à admettre une faute à la charge du chef de manœuvres Hostettler. Cette faute aurait consisté, suivant les demandeurs, en ce qu'il aurait abandonné la machine Ritter, au lieu de rester auprès d'elle, et d'empêcher ainsi qu'elle ne s'avancât jusque sur la diagonale des voies II et I. Par contre, les demandeurs n'ont point imputé à faute à Hostettler, d'avoir dételé en deux parties la tranche de wagons qui devait être poussée sur la voie III, et de s'être privé ainsi d'un des hommes sous ses ordres. Hostettler a obéi, en ce faisant, à des nécessités de service, ainsi qu'il l'a exposé lors de son audition par le juge préposé à l'enquête pénale. Le fait que Hostettler a accompagné ensuite lui-même le dernier wagon, et qu'il s'est borné à donner à Ritter l'ordre de faire place à la locomotive Thalmann, ne saurait, en présence des circonstances, être considéré comme une faute, attendu que Hostettler ne pouvait pas prévoir que Ritter s'avancerait autant, ni que Steinhauser donnerait la voie I libre avant d'avoir donné le signal « la manœuvre est garée ».

L'on doit néanmoins reconnaître que Hostettler, s'il avait eu un personnel plus nombreux à sa disposition, serait resté auprès de Ritter, qu'il n'aurait pas laissé avancer autant. La pénurie de personnel se trouve ainsi, contrairement à l'opinion de l'instance cantonale, dans un rapport, seulement indirect il est vrai, avec la catastrophe; il y a lieu d'admettre aussi, de ce chef, une faute, bien que peu considérable,

de l'entreprise. Il est vrai que la réclamation du 14 novembre 1903, par laquelle Hostettler demandait à être relevé de ses fonctions de chef de manœuvre, paraît avoir eu pour motif, plutôt le mécontentement momentané que lui causait certains éléments du personnel, que l'excès de responsabilité résultant pour lui de l'insuffisance de celui-ci; en revanche, les lettres du chef de gare Rossier à la direction de l'exploitation, en date des 6 et 9 novembre, font voir clairement que le personnel de la gare, y compris celui chargé du service extérieur, était insuffisant pour assurer le bon fonctionnement du service. Bien que, suivant le rapport Rossier, on se vît contraint de négliger, en première ligne, les branches concernant le service d'ordre, et non celles assurant la sécurité de l'exploitation, il va sans dire que ces dernières devaient souffrir aussi d'un pareil état de choses irrégulier, lequel ne peut trouver son excuse dans le fait que ces inconvénients pouvaient avoir été causés par l'application de la nouvelle loi sur les jours de repos, et par la mise en exploitation de la ligne Palézieux-Châtel. En effet, le personnel devait, en tout état de cause, être assez nombreux pour pouvoir satisfaire à toutes les exigences normales.

En revanche, l'éclairage défectueux des aiguilles extérieures ne peut être pris en considération comme un élément spécial de faute, en corrélation avec l'accident. Il est exact, en fait, que l'endroit où se trouve l'aiguille 1 n'était éclairé que par les lanternes à pétrole des aiguilles. Toutefois, abstraction faite de la question de savoir si cet éclairage renforcé par les falots du personnel de manœuvre, était insuffisant pour s'orienter, ainsi que l'admet l'ingénieur Rychner, on ne voit pas comment un éclairage meilleur pourrait avoir eu pour conséquence d'éviter l'accident.

En ce qui concerne le manque de signaux de manœuvre, destinés à indiquer au personnel des manœuvres quand celles-ci peuvent avoir lieu, et quand il ne doit pas y être procédé, il est vrai que de semblables signaux ont été introduits à Palézieux après l'accident. Mais il n'a été affirmé d'aucune part que de tels signaux auraient été exigés, déjà aupara-

vant, par les organes de surveillance, et, d'autre part, l'instance cantonale pose en fait qu'il n'est pas établi que de tels appareils étaient utilisés dans toutes les gares de l'importance de celle de Palézieux. Il ne saurait, dès lors, être question, à cet égard, d'une installation défectueuse et fautive.

L'attitude de l'aiguilleur Ducret n'a pas été critiquée par les demandeurs, mais bien par l'ingénieur du contrôle Rychner, au rapport duquel la demande renvoie; Ducret, aux termes de ce rapport, n'aurait eu aucun motif de demander la voie II. Cette observation est juste, mais la demande de Ducret fut faite par excès de zèle, et sans qu'il pût prévoir que son signal aurait pour conséquence de faire ouvrir la voie I au train 26.

L'on reproche enfin à l'entreprise une composition défectueuse du train 26. L'instance cantonale s'exprime à cet égard de la manière suivante :

« Au sujet de la composition prétendue défectueuse du train express 26, les demandeurs disent que le matériel roulant était trop disparate, et qu'en tout cas, on n'eût pas dû intercaler une voiture légère entre des véhicules exceptionnellement lourds. L'art. 19, chiffre 2, du règlement sur la circulation des trains dispose que « pour la formation des trains express, il faut choisir un matériel convenable, de construction la plus uniforme possible. Les voitures à voyageurs affectées à ces trains doivent être munies de freins automatiques à air comprimé, de bons appareils d'éclairage, et, pendant l'hiver, d'appareils de chauffage à la vapeur. » L'instance du procès a établi que le train N° 26, du poids de 209 tonnes, se composait de 10 véhicules avec 28 essieux au total; le poids moyen par véhicule étant de 20,9 tonnes. La voiture N° 2349, placée immédiatement devant une voiture allemande, plus grande, à 3 essieux, avait un poids de 20 tonnes, et cette dernière, à 4 essieux, celui de 37 tonnes; cette différence de poids ne s'est point révélée comme ayant eu une influence sur le sort échu à la voiture N° 2349, laquelle est restée de ses 3 essieux sur les rails, ce qui ne serait certainement pas arrivé si l'infériorité de son poids avait

joué un rôle déterminant dans l'accident. Dès lors, il ne saurait être fait de grief de ce chef par les demandeurs à l'entreprise de transport, défenderesse au procès actuel. »

A ces considérations, il convient d'ajouter ce qui suit :

Il saute aux yeux que la collision, comme telle, n'aurait pas été évitée au moyen d'une composition différente du train. Les demandeurs prétendent seulement que l'effet de la dite collision eût été autre, que le premier wagon de voyageurs n'aurait pas été télescopé, si le train avait été composé différemment. La solution de cette question devrait, à proprement parler, faire l'objet d'une expertise; il y a lieu toutefois de faire abstraction de ce moyen d'investigation, attendu qu'il n'existe pas de prescriptions positives en cette matière; on sait qu'en présence de la diversité du matériel roulant en Suisse, il n'est pas possible d'éviter de se servir de trains de composition mélangée, et par ce motif, une faute de l'entreprise ne saurait être admise de ce chef.

8. Des considérations qui précèdent, il ressort en résumé ce qui suit :

L'aiguilleur Steinhauser a commis une négligence grave en ouvrant au train 26 la voie I de la station de Palézieux, sans être sûr que la manœuvre qui avait emprunté cette voie avait quitté celle-ci. Si Steinhauser n'était pas capable de faire son service, soit par défaut d'intelligence, soit par inconscience de sa responsabilité, ce fait ne pourrait excuser partiellement que cet employé, mais non point l'entreprise, laquelle doit veiller à ce que des fonctions aussi pleines de responsabilité ne soient confiées qu'à des personnes compétentes. Ritter a agi imprudemment en s'avançant sans nécessité avec sa machine, sur une zone de la voie I qu'il savait devoir être bientôt traversée par le train express 26, et en stationnant dans cet endroit dangereux, sans se préoccuper de la position du sémaphore de sortie, ni de celle des aiguilles entre lesquelles il se trouvait. Le fait d'avoir utilisé la voie I pour la décomposition du train 1056 décèle une faute d'organisation. Enfin, il y a lieu de blâmer l'insuffisance numérique du personnel de la station, inconvénient qui se

trouve également en connexité avec l'accident. Ces fautes et négligences viennent s'ajouter à la faute de Steinhauser et aggravent la responsabilité incombant à l'entreprise du chemin de fer.

9. Il va de soi qu'étant donné ces circonstances en ce qui touche les défendeurs, il n'existe aucun motif pour ne pas faire application de l'art. 7 de la loi de 1875; d'autre part, la situation des demandeurs est telle, qu'il est équitable de leur accorder une satisfaction. Le montant de celle-ci ne doit pas être fixé trop haut, attendu que le degré de parenté entre eux et la défunte Louise Bärtschi n'était pas le plus rapproché, et que les relations existant entre les demandeurs et la dite victime n'étaient pas très intimes. Il apparaît qu'en allouant 600 fr. chacun au frère et à la sœur de Louise Bärtschi, ainsi qu'à la tante Rose Pouly, et qu'en accordant 1200 fr. à la tante Sophie Pouly, il sera tenu compte des exigences de la justice et de l'équité.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral

prononce :

Le recours des demandeurs est déclaré fondé, et le jugement rendu entre parties par la Cour civile du canton de Vaud, en date du 24 janvier 1906, est réformé en ce sens que les Chemins de fer fédéraux, défendeurs, sont tenus de payer, outre les sommes allouées par la dite instance cantonale, 600 fr. à Edouard Bärtschi, 600 fr. à Rosa Bärtschi, 600 fr. à Rose Pouly, et 1200 fr. à Sophie Pouly, le tout avec intérêt à 5 % dès le 21 novembre 1903, jour de l'accident.