

La question de savoir si l'art. 440, alinéa 2 du C. P. C., statuant que les décisions du Tribunal sur les points de fait établis par témoignages sont définitifs, est applicable aux recours en réforme contre des jugements arbitraux, est douteuse, par le motif que, comme il a été déjà dit plus haut, les Tribunaux arbitraux ne sont, aux termes de l'art. 343 du même code, pas soumis à la procédure ordinaire, mais peuvent fixer eux-mêmes la procédure dans certaines limites. Mais à supposer même que cette question doive recevoir une solution affirmative et que le Tribunal cantonal soit lié par l'état de fait admis par le Tribunal arbitral, pour autant qu'il s'agit de l'appréciation de dépositions testimoniales, et que le jugement arbitral soit définitif à cet égard, cette circonstance serait néanmoins impuissante à imprimer aux Tribunaux arbitraux légaux le caractère d'instances cantonales, car la disposition légale précitée a précisément estimé qu'un Tribunal qui n'a pas entendu lui-même les témoins, n'est pas en situation d'apprécier convenablement leurs dépositions et il n'y aurait aucun inconvénient juridique majeur à attribuer aux arbitres, comme aux Tribunaux ordinaires de première instance, l'appréciation définitive des témoignages, plutôt que de provoquer une instruction entièrement nouvelle de l'affaire devant le Tribunal cantonal.

5° Il n'existe donc pas en l'espèce un jugement qui puisse être porté, par voie de recours, au Tribunal fédéral, conformément à l'art. 29 de la loi sur l'organisation judiciaire fédérale: le jugement du Tribunal cantonal pourrait seul être considéré comme tel si le litige avait été soumis à cette autorité en temps utile par les parties.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

Il n'est pas entré en matière, pour cause d'incompétence, sur le recours de A. Bory et consorts.

II. Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w. bei Tödtungen und Verletzungen.

**Responsabilité
des entreprises de chemins de fer, etc.
en cas d'accident
entraînant mort d'homme ou lésions corporelles.**

*19. Arrêt du 13 Mars 1886 dans la cause Rieben
contre Suisse-Occidentale-Simplon.*

Henri Rieben, à Echandens, âgé de 42 ans, marié et père d'un enfant de six ans, se trouvait dès le commencement de l'année 1883 au service de la Compagnie de la Suisse-Occidentale-Simplon, en qualité d'homme d'équipe et de manœuvre; il percevait un salaire mensuel de 70 francs, plus environ 9 francs pour déplacement.

Le 25 Juillet 1884, Rieben était, vers 4 1/2 heures de l'après-midi, occupé avec d'autres cantonniers à réparer la voie du chemin de fer à quelques cents mètres de la gare de Renens, direction Genève, côté du lac.

Il quitta le chantier pour aller chercher un vêtement déposé dans une caisse à outils qui se trouvait à quelque distance de la gare, côté de la montagne.

Après avoir pris cet effet, Rieben se dirigea vers son chantier, en suivant une direction parallèle à la voie de Neuchâtel (entre la voie de Neuchâtel et la voie Genève-Lausanne). A cet endroit se trouvent trois voies parallèles: celle de l'ouest, du côté du lac, destinée au service Lausanne-Genève; celle du milieu, au service Genève-Lausanne, et celle de l'Est, du côté de la montagne, destinée au service Lausanne-Neuchâtel-Pontarlier.

Arrivé à environ trois cents mètres de la gare, Rieben, pour éviter le train 109 qui se faisait entendre derrière lui, passa sur la voie de Neuchâtel, où il fut atteint par ce train

à quelques pas de l'aiguille ouvrant la direction Yverdon-Neuchâtel. Rieben fut relevé avec sept côtes cassées et les deux jambes mutilées; il a subi l'amputation des deux jambes au-dessous du genou.

Par exploit du 26 Mars 1885, Rieben a ouvert action à la Suisse-Occidentale-Simplon dans le but de faire prononcer, en application de l'art. 2 de la loi fédérale sur la responsabilité des chemins de fer, que celle-ci doit lui payer 18 000 francs et accessoires à titre de dommages-intérêts pour le préjudice que lui cause à lui et à sa famille l'accident dont il a été victime au service de la dite Compagnie.

La Compagnie conclut à libération, en alléguant que l'accident était dû à la faute de la victime.

Par jugement du 18 Novembre 1885, le Tribunal civil du district de Lausanne a condamné la Compagnie à payer à Rieben la somme de 9000 francs, avec intérêt au 5 % dès le 26 Mars 1885.

Les deux parties ayant recouru en réforme contre ce jugement, le Tribunal cantonal l'a maintenu dans son entier, par arrêt du 14 Janvier 1886.

C'est contre cet arrêt que les deux parties recourent au Tribunal fédéral, en reprenant leurs conclusions respectives.

Statuant sur ces faits et considérant en droit :

1° Il n'est pas contesté que l'accident dont Rieben a été la victime est survenu dans l'exploitation du chemin de fer. La seule question qui se pose dans l'espèce est celle de savoir si l'accident a été causé par la faute du lésé lui-même, auquel cas la Compagnie devrait être libérée de la responsabilité qui lui incombe, à teneur de l'art. 2 de la loi fédérale du 1^{er} Juillet 1875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer, en cas d'accidents entraînant mort d'homme ou lésions corporelles.

2° A cet égard, le Tribunal cantonal a constaté ce qui suit :

« Le train 109, se dirigeant de Lausanne sur Pontarlier, a quitté la gare de Renens à l'heure réglementaire, après avoir sifflé quatre fois, conformément au règlement. Le

mécanicien, en apercevant Rieben en avant de la machine, a sifflé par deux fois aux freins et le chef de train cria par trois fois : « gare ! » Rieben ne se retourna pas et a déclaré, après l'accident, ne pas avoir entendu ces appels. Quand le train fut à peu de distance de lui, Rieben croyant l'éviter, se porta, de l'entrevoie où il marchait, sur la voie de Neuchâtel, où il fut tamponné par la locomotive et mutilé.

» Rieben était autorisé à circuler sur la voie; le chemin qu'il a pris était le plus direct pour retourner à son chantier; pour regagner son travail, il devait nécessairement traverser les trois voies qui se trouvent à cet endroit. Il n'est pas constaté qu'il ait connu ou dû connaître le tableau de la marche des nombreux trains circulant dans la gare de Renens. Il n'est pas établi que le lésé ait entendu les signaux donnés et les cris d'alarme du chef de train: à supposer même qu'il ait entendu les coups de sifflet, il n'est nullement démontré qu'il eût eu, à ce moment, le temps de se garer. Même s'il s'était retourné, la circonstance que le train 109, arrivé à Renens sur la voie côté du lac, marche ensuite sur un espace de quelques mètres sur la voie du milieu et est enfin aiguillé sur la voie côté de la montagne, eût probablement été de nature à tromper Rieben sur la route que devait suivre le convoi qui l'a atteint. »

La Compagnie estime, de son côté, qu'en tout cas une faute légère est imputable au demandeur, du fait qu'il a pris le chemin le plus dangereux et qu'il a marché sur la voie sans prendre les précautions que la prudence la plus élémentaire devait dicter à chacun. Rieben était autorisé, il est vrai, à circuler sur la voie, mais à ses risques et périls. Il devait traverser la voie suivant une ligne perpendiculaire, à partir du coffre à outils, et longer ensuite le sentier d'accotement côté lac. Il a choisi volontairement la direction la plus dangereuse et ne devait, dès lors, pas cesser un instant de veiller à sa sécurité. Or il ne s'est pas retourné et a changé de direction même sans se retourner.

3° Il n'est pas douteux que le demandeur, s'il eût traversé directement la voie dans une direction transversale et pris

ensuite le sentier d'accotement, n'eût pas été atteint. On ne saurait toutefois, dans les circonstances de la cause, lui imputer à faute le fait qu'il n'a pas choisi ce chemin plus sûr, mais la voie elle-même pour rentrer à son chantier.

Il est, avant tout, établi qu'en ce faisant, il n'a enfreint aucune disposition réglementaire, ni contrevenu à des ordres qui lui auraient été intimés verbalement ; s'il a pris le chemin le plus direct, c'est apparemment dans l'intérêt de son service, afin de se rendre plus rapidement à l'endroit où il travaillait ; comme il faisait plein jour, il croyait pouvoir éviter à temps, le cas échéant, les trains circulant sur la voie. Il n'est point démontré, en outre, que Rieben connût l'horaire, ni, en particulier, le départ, à l'heure de l'accident, d'un train pour Pontarlier ; le Tribunal cantonal constate expressément le contraire, en ajoutant qu'il n'est point établi que Rieben eût dû connaître l'horaire en question. Il n'est, enfin, pas constant que le demandeur, qui ne travaillait alors que depuis deux jours à la gare de Renens, ait su que la voie du milieu sert exclusivement au trafic Genève-Lausanne et n'est pas utilisée par des trains partant de cette dernière localité. Il ne peut donc être imputé à faute à Rieben de s'être trompé sur la direction du train ou sur la voie suivie par celui-ci. Une faute devrait être constatée à sa charge, s'il était établi qu'il a entendu les coups de sifflet réglementaires ainsi que les signaux, sans se retourner et sans s'assurer sur quelle voie le train se mouvait : mais le Tribunal cantonal constate qu'il n'est point prouvé que Rieben ait entendu les signaux du mécanicien ni les cris d'alarme du chef de train, et cette constatation est définitive pour le Tribunal fédéral, conformément à l'art. 3 al. 1 de la loi sur l'organisation judiciaire fédérale.

Il doit, en revanche, être admis que Rieben a entendu le bruit du train s'approchant ; cela résulte de sa propre déposition devant le juge de paix de Romanel et du fait qu'il a abandonné à ce moment la voie du milieu pour se rendre sur la voie orientale ; Rieben déclare également qu'au moment où il a entendu le train, celui-ci s'avancait sur la voie

du milieu. Cette dernière allégation doit être reconnue comme vraie, le Tribunal cantonal ayant constaté que le train, arrivé à Renens par la voie occidentale, a emprunté ensuite pendant quelques instants celle du milieu, pour prendre enfin la voie orientale à quelques pas seulement du théâtre de l'accident. Le train était alors, selon toute probabilité, déjà trop près de Rieben pour que celui-ci, vu la rapidité de la marche, ait eu le temps de la réflexion et pour que son passage sur la voie orientale, dans la pensée que le train continuerait sa route sur la voie du milieu, puisse être assimilé à une faute à lui imputable ; à ce moment le train était sans doute si près, que Rieben n'eût pu se retourner sans courir les plus grands dangers : le Tribunal cantonal constate à cet égard que si le lésé avait entendu les signaux et se fût retourné, il n'est nullement certain que l'accident eût pu être évité. Il n'est donc point exact de prétendre que le fait que Rieben ne s'est pas retourné soit dans un rapport de cause à effet avec l'accident survenu.

Il résulte de ce qui précède que, parmi les faits sur lesquels la Compagnie s'est fondée pour prouver la faute du demandeur, les uns sont demeurés sans preuve, et les autres, bien qu'établis, ne sont pas constitutifs de faute à sa charge.

4° La Compagnie défenderesse n'est par conséquent pas fondée à répudier la responsabilité que lui impose l'art. 2 de la loi fédérale précitée et elle a l'obligation, conformément à l'art. 5 al. 3 de la même loi, d'indemniser le demandeur pour les frais de guérison et le préjudice pécuniaire que les suites de l'accident lui ont causé.

Les frais de guérison n'étant pas litigieux entre parties, il y a lieu, en ce qui concerne les conséquences des lésions survenues, et vu surtout la déclaration du Dr Ceresole, d'admettre que Rieben sera pendant toute sa vie presque entièrement incapable de tout travail et qu'en tout cas son gain ne pourra jamais être supérieur à 150 ou 200 francs par an. Rieben a donc droit à une indemnité calculée sur son gain à l'époque de l'accident.

Les parties sont d'accord pour faire consister cette in-

demnité dans le paiement d'une somme en capital : or en prenant en considération tous les éléments de la cause, entre autres l'âge du demandeur, le montant de son gain annuel précédent, ainsi que la somme qu'il pourra gagner dorénavant, le capital de 9000 francs, alloué à Rieben par le Tribunal cantonal, apparaît comme un équivalent pécuniaire suffisant pour le dommage souffert par la victime, dommage que la Compagnie a l'obligation de réparer conformément au prescrit de l'art. 5 précité de la loi du 1^{er} juillet 1875.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

Les recours sont écartés et l'arrêt du Tribunal cantonal vaudois est confirmé tant au fond que sur les dépens.

III. Rechnungswesen der Eisenbahnen.

Comptabilité des compagnies de chemins de fer.

20. Urtheil vom 12. März 1886 in Sachen Bundesrath gegen Centralbahn.

A. Durch Protokoll vom 7. April 1885, vereinbart zwischen dem schweizerischen Bundesrathe und der Centralbahngesellschaft, wurden gemäß Ziffer 1 der Uebergangsbestimmungen zum Bundesgesetze über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 21. Dezember 1883 die Baukosten der Schweizerischen Centralbahn (Stammnetz, Gäubahn und Verbindungsbahn) per 31. Dezember 1883 auf 112,739,254 Fr. 95 Cts. festgestellt. In der Bilanz der Schweizerischen Centralbahn für 1884 sind dieser Summe neue Baukosten im Betrage von 439,888 Fr. 63 Cts. beziehungsweise nach Abrechnung von Einnahmen aus Erlösen, Rückerstattungen und Abschreibungen von 358,332 Fr. 77 Cts. beigelegt. Von den diese Summen bildenden Posten beanstandete der schweizerische Bundesrath diejenigen sub Nr. 9, 33, 4, 15, 18, 19, 28, 35, 36, 38, 39, 43, 47 und 14 (nach

Abzug von 832 Fr. 50 Cts. Einnahmen und Verrechnungen auf dem Inventarkonto zusammen 16,435 Fr. 82 Cts. betragend), als nicht auf Baukonto und damit in die Aktiven der Bilanz gehörig. Die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Centralbahn erkannte diese Ausstellungen des Bundesrathes nicht an, sondern beschloß am 29. Juni 1885 : „Es sei der Verwaltungsrath, falls das Direktorium eine billige Verständigung über die bestrittenen Posten der Baurechnung nicht erzielen kann, ermächtigt, dieselben aufrecht zu erhalten und deren gerichtliche Bestreitung durch den Bundesrath zu gewärtigen.“ Gemäß Art. 5 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften machte daher der Bundesrath durch Schriftsatz vom 21. Juli 1885 die Sache beim Bundesgerichte anhängig, indem er den Antrag stellte, daß die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn verpflichtet werde, den in die Aktiven der Bilanz pro 31. Dezember 1884 gestellten Baukonto um den Betrag von 16,435 Fr. 82 Cts. zu vermindern und die Bezahlung dieser Summe auf Betriebsausgabenrechnung zu nehmen. Von den durch diesen Schriftsatz beanstandeten Posten hat indeß die Schweizerische Centralbahn nachträglich fallen gelassen die Posten : Nr. 15 mit 67 Fr. 71 Cts., Nr. 39 mit 112 Fr. 31 Cts. und von Nr. 47 (4066 Fr. 46 Cts. für Inventarvermehrung in 19 verschiedenen kleinen Posten) sämtliche Posten mit Ausnahme desjenigen für a) Inventarausrüstung der Güterexpeditionsfikale der Sura-Bern-Luzernbahn im Rangirbahnhofe Basel 478 Fr. 30 Cts., b) diverse Inventargegenstände für das Bureau des Bahningenieurs V in Aarau 1355 Fr. 61 Cts.; die streitige Summe reduziert sich daher von 16,435 Fr. 82 Cts. auf 14,023 Fr. 55 Cts. Dieselbe setzt sich folgendermaßen zusammen :

1. Posten Nr. 9. 1971 Fr. (nach Abzug von 2211 Fr. 12 Cts. Beitrag des Betriebskonto als Werth der abgegangenen Weichen) für Ersatz der Weichen Nr. 84 und 85 durch Einlage einer englischen Weiche im Personenbahnhof Basel.

2. Posten Nr. 33. 4945 Fr. 2 Cts. (nach Abzug der Anlagekosten der abgegangenen Holzbrücke im Betrage von 3394 Fr. 5 Cts.)