

mehr. Von einem Vermögensnachteil mit Bezug auf das verbleibende Land aber kann dann, wenn gerade aus der die Abtretung erfordernden Anlage selbst eine Wertvermehrung desselben hervorgeht, keine Rede sein. Mit dem Urteilsantrag ist daher die Anrechnung der Vorteile auf die Nachteile vorzunehmen und ist somit, da erstere die letztern weit übersteigen, für diese keine Entschädigung zu sprechen, ohne daß die tatsächliche Begründetheit der Inkonvenienzforderungen weiter im einzelnen zu prüfen wäre. (Vergl. hiezu auch Entsch. des Bundesgerichts vom 10. März 1897 i. S. Bühlmann gegen S.-C.-B., Amtl. Samml., Bd. XXIII, S. 119 f. Erw. 5.) Dagegen ist die weitere Frage: ob die Vorteile nicht nur auf die Nachteile angerechnet, sondern auch von der Gesamtschädigung in Abzug gebracht werden dürfen (die z. B. von Eger a. a. D., S. 263 ff. bejaht wird), hier nicht zu entscheiden, da die Expropriantin selber einen so weit gehenden Antrag nicht stellt, den Urteilsantrag vielmehr anerkennt; —

erkannt:

Der Urteilsantrag der Instruktionskommission vom 21. März 1903 wird zum Urteil erhoben.

**II. 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.**

28. Arrêt du 30 avril 1903,

dans la cause **Compagnie Jura-Simplon, déf., rec. princ.**
contre **Henchoz, dem., rec. par voie de jonction.**

Accident mortel d'un employé de chemin de fer. — Prétendue **faute de la victime**, inadvertance, violation des règlements; art. 2 L. resp. ch. de f. — **Négligence grave** de la part de l'entreprise, **art. 7 l. c.** — **Montant de l'indemnité**, art. 5, al. 1, art. 6, al. 1 l. c.: augmentation future, mais certaine du salaire; gain accessoire. — **Rente ou capital.** — Substitution d'une indemnité sous forme de rente à l'indemnité sous forme de capital allouée par l'instance cantonale, — malgré les conclusions des parties tendant à l'allocation d'un capital. — L'indemnité à payer aux enfants de la victime par les chemins de fer fédéraux dans des cas de cette nature devra, dans la règle, être allouée sous forme de rente.

A. — Par contrat d'attachement en date du 1^{er} novembre 1898, Emile Henchoz a été engagé par la Compagnie du Jura Simplon en qualité d'équipe de 2^e classe à la gare de Morges, avec un traitement de 1140 fr. Le 1^{er} décembre 1900, Henchoz a été transféré à la gare de Renens, en la même qualité. Le 1^{er} janvier 1901, Henchoz a vu son traitement porté à 1200 fr. ensuite d'augmentation bisannuelle réglementaire. En outre, Henchoz effectuait en dehors de son service différents travaux pour le compte de particuliers, et gagnait ainsi une somme que l'instance cantonale a estimée à 100 fr. par an. Henchoz était donc un travailleur; c'était au surplus un homme très économe, abstinent, ne faisant

jamais aucune dépense personnelle, n'ayant même presque jamais aucun argent sur lui, apportant tout son gain à la maison sans rien en distraire.

Le 9 juin 1902, Henchoz était occupé comme équipe au service des marchandises de petite vitesse, dit « service du quai » à la gare aux marchandises à Renens et avait été chargé en outre de remplacer l'un de ses camarades en congé ce jour-là, pour le service des bagages et des marchandises expédiées en grande vitesse, sur le quai de la gare aux voyageurs. Dans la règle, la Compagnie du Jura-Simplon confie le service des marchandises P. V. à la gare aux marchandises à deux hommes d'équipe, et celui des bagages et des marchandises G. V. à la gare aux voyageurs à deux autres hommes d'équipe; mais lorsque l'un ou l'autre de ces hommes est en congé, malade ou absent, il est ainsi, ordinairement, remplacé par l'un des hommes de l'autre service.

Ce jour-là, Henchoz avait été libre l'après-midi depuis 3 h. 30 jusqu'à 6 h. Ayant repris son service, et en attendant l'arrivée des trains 172/418, Henchoz aida son collègue Aebi à pousser sur la voie de cul-de-sac un wagon P.-L.-M. qui devait être joint à deux autres wagons en chargement au quai. Ce travail terminé, et alors que Aebi et Henchoz se trouvaient encore à l'angle sud-ouest du wagon P.-L.-M., et que le train N° 172 venant de Neuchâtel à 6 h. 34 allait arriver, Henchoz dit à Aebi: « Je crois qu'il me faut aller de l'autre côté, maintenant », à quoi Aebi, qui tournait le dos au bâtiment de la gare aux voyageurs, répondit: « Oui, c'est bientôt le moment. » A cet instant même, soit seulement une ou deux secondes après, Aebi fit volte-face et aperçut son camarade engagé sous une « tranche » composée d'une machine avec tender en avant et de sept wagons en manœuvre sur la voie de triage située à côté de celle du cul-de-sac. Aebi ne vit donc pas comment l'accident survint en réalité, puisque, lorsqu'il se retourna, son camarade avait été atteint déjà par la locomotive de manœuvre et était pris sous la tranche. Henchoz fut traîné sur un espace de 14^m40, et relevé avec de très graves contusions, auxquelles il succomba le

même soir à l'Hôpital cantonal à Lausanne, où il avait été immédiatement transporté.

La procédure a relevé qu'à la gare de Renens la disposition des lieux est la suivante: le bâtiment aux voyageurs et celui des marchandises se font vis-à-vis; ils sont séparés par quatre voies parallèles; la première à partir du quai aux marchandises est celle du cul-de-sac; la seconde, celle dite de triage ou du tiroir, servant au triage des wagons et les amenant suivant leur destination sur l'une ou l'autre des nombreuses voies disposées en éventail à son extrémité; les deux autres voies sont affectées au trafic et sont séparées des précédentes par une barrière d'une certaine étendue, munie d'un portillon permettant, en traversant les voies, de passer d'un bâtiment à l'autre.

De ces diverses voies, la plus utilisée est précisément celle de triage sur laquelle la machine de manœuvre circule presque constamment. Des affiches apposées en différents endroits, et notamment près de celui où est arrivé l'accident, rendent le personnel attentif au danger qu'il y a à traverser les voies à l'approche des manœuvres.

D'autre part, il faut retenir que Aebi et Henchoz avaient, sur la voie de cul-de-sac, poussé le wagon de l'ouest à l'est, tandis que la tranche en manœuvre sur la voie de triage venait en sens inverse, de l'est à l'ouest, et que, se trouvant derrière le dit wagon P.-L.-M., ils n'avaient pu voir l'arrivée de la tranche en manœuvre. La vitesse de cette dernière était de 8 à 10 kilomètres.

Henchoz était né le 5 mars 1872; sa femme, Julie-Rosine née Jordan, est née le 31 août 1873, elle est de constitution malade, très anémique, sujette à des évanouissements, incapable d'aucun travail quelque peu rémunérateur. Henchoz laisse en outre trois enfants: Henri-Emile, né le 6 avril 1893; Lucie-Alice, née le 2 février 1896 et Mina-Louise, née le 3 juillet 1899.

L'instance cantonale, dans ses solutions de faits, ensuite des preuves testimoniales administrées, a considéré comme établi que, le 1^{er} janvier 1903, Henchoz aurait vu son traite-

ment s'élever à 1260 fr. par an et aurait passé de l'emploi d'équipe de 2^e classe à celui d'équipe de 1^{re} classe.

B. —

C. — Les hoirs Henchoz ouvrirent action en concluant au paiement d'une somme de 17 000 fr., en se basant sur les art. 2, 5 et 7 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875, en alléguant donc l'existence d'une négligence grave à la charge de la défenderesse.

La compagnie répondit en déclarant admettre sa responsabilité légale, mais en invoquant néanmoins la faute de la victime, et conclut à libération de la demande, tout en offrant de payer la somme de 5000 fr. par des motifs d'équité.

D. — L'instance cantonale a, par jugement en date du 17 mars 1903, déclaré la demande bien fondée en principe ; — écarté le reproche de la compagnie à l'égard de Henchoz, consistant à prétendre que celui-ci aurait été victime de l'accident par sa faute ; — écarté aussi le grief de négligence grave articulé par les demandeurs envers la compagnie ; — et alloué à ceux-ci une indemnité de 10 364 fr., se décomposant en 4442 fr. accordés à la veuve et 5922 fr. adjugés aux enfants, intérêt au 5 % dès le 13 octobre 1902, date de l'ouverture de l'action. La dite indemnité a été calculée en prenant pour base le traitement de 1200 fr. que percevait Henchoz au moment de l'accident et la somme de 100 fr. qu'il pouvait gagner annuellement par ses diverses occupations en dehors des heures de service ; l'instance cantonale a refusé en revanche de tenir compte de l'augmentation de traitement dont Henchoz devait bénéficier à partir du 1^{er} janvier 1903, ainsi que des divers avantages attachés à son contrat (billets de libre circulation ou permis ; effets d'habillement que la compagnie fournit gratuitement à ses employés). Et, tablant sur un gain total de 1300 fr. par an, la cour civile a admis que Henchoz « ne consacrait pas une somme supérieure à 600 fr. par an pour subvenir à son entretien personnel », de sorte qu'il pouvait affecter à sa famille la somme de 700 fr. ; puis, calculant les sommes nécessaires à assurer une rente de 300 fr. à la femme et de 400 fr. aux enfants, l'instance

cantonale arrive aux chiffres de 5922 fr. et 7896 fr., qu'elle ramène par une réduction de 25 % à 4442 fr. et 5922 fr. en raison de la fortuité de l'accident et de l'avantage consistant dans l'allocation d'un capital plutôt que d'une rente.

E. — C'est contre ce jugement que, par déclaration en date du 4 avril 1903, la Compagnie du Jura-Simplon a déclaré recourir en réforme, en concluant :

1. principalement, à libération des fins de la demande, « la compagnie déclarant d'ailleurs admettre sa responsabilité jusqu'à concurrence de 5000 fr. » ;

2. subsidiairement, à ce que l'indemnité accordée aux demandeurs fût réduite au capital nécessaire à la constitution d'une rente ;

a) de 300 fr. en faveur de la femme, cette rente devant être calculée d'après l'âge qu'avait Henchoz au moment de l'accident ;

b) de 400 fr. en faveur des enfants pendant onze ans, soit pendant le temps moyen restant à courir jusqu'à ce que chacun d'eux eût atteint l'âge de 18 ans.

F. — A leur tour, les demandeurs Henchoz ont recouru en réforme, par voie de jonction, conformément à l'art. 70 OJF, en concluant à ce que l'indemnité de 10 364 fr. qui leur a été allouée, soit élevée à 14 000 fr., avec intérêts au 5 % dès le 9 juin 1902.

G. — Dans leurs plaidoiries de ce jour, les représentants des parties ont repris chacun les conclusions de leurs recours.

Statuant sur ces faits et considérant en droit :

1. — (Délai, forme, compétence.)

2. — La première question à résoudre est celle de savoir si, conformément à l'argumentation de la compagnie, l'accident dont Henchoz a été la victime est dû, en tout ou en partie, à une faute de ce dernier.

Au point de vue formel déjà, l'on peut se demander si le reproche qu'articule la compagnie contre Henchoz se concilie bien avec l'attitude prise par celle-ci dès le début du procès. En effet, dès l'instant où la faute invoquée serait établie à

la charge de Henchoz, elle pourrait constituer, au bénéfice de la compagnie, l'exception prévue à l'art. 2 *in fine*, de la loi; mais la compagnie ne se prévaut point de cette exception et a, au contraire, reconnu sa responsabilité en principe, paraissant logiquement admettre ainsi que la base juridique de cette exception, soit une faute à charge de Henchoz, n'existe point en l'espèce. Cependant l'on pourrait soutenir que la faute de la victime n'exclut pas toujours complètement la responsabilité de la compagnie, ainsi lorsque cette faute ne serait pas la seule cause de l'accident et que celui-ci serait dû plutôt à la concurrence de cette faute et d'un cas fortuit; et c'est de ce point de vue que la compagnie paraît être partie. Il y a lieu en conséquence d'entrer dans l'examen du fond même de la question et de voir s'il existe réellement, en fait, une faute qui puisse être reprochée à Henchoz.

Mais, à ce point de vue matériel, le grief de la compagnie doit être incontestablement écarté, ainsi que l'a reconnu, avec raison, l'instance cantonale. Pour justifier son reproche à l'adresse de Henchoz, la compagnie se base, en effet, d'une part, sur les affiches apposées un peu partout en gare de Renens et rendant le personnel attentif au danger qu'il y a à traverser les voies à l'approche des manœuvres, d'autre part sur l'art. 14 des « instructions pour le service des ma-
» nœuvres sur les chemins de fer suisses à voie normale,
» applicables dès le 1^{er} janvier 1891 », article ainsi conçu:
« Les prescriptions suivantes sont à observer par tout le
» personnel :

- » Il n'est permis de circuler, de stationner d'une façon
- » quelconque sur les voies, entre les voies ou à proximité
- » immédiate de celles-ci et de les traverser, que pour rem-
- » plir ses fonctions, et s'il n'y a aucun danger à craindre.
- » Il est interdit de passer sur les voies à l'approche im-
- » médiate de trains ou de véhicules; il n'est permis de cir-
- » culer à côté des voies que s'il existe un intervalle suffisant
- » pour éviter tout danger d'être atteint par les véhicules en
- » mouvement. »

Mais, ainsi que la Cour de céans l'a déjà reconnu dans

différents arrêts (en particulier dans celui du 26 février 1903, *Rec. off.* XXIX, p. 1 ss., Langenegger c. Gotthard), ces prescriptions réglementaires ne peuvent s'appliquer dans tous les cas d'une façon absolue. De par leurs fonctions, les employés de chemins de fer sont plus exposés que le public aux dangers inhérents à toute exploitation de chemin de fer, puisque, pour remplir les devoirs de leur charge, ils sont souvent obligés de traverser les voies à un moment où le public lui-même n'est plus admis à le faire et où en conséquence il y a déjà danger pour celui-ci; l'on n'exige donc pas des employés la même prudence et la même attention que celles que l'on demande des voyageurs; et il s'ensuit que les employés se familiarisent assez vite avec le danger dans lequel ils vivent d'ailleurs d'une façon presque constante que la notion s'en modifie petit à petit pour eux et qu'ils en arrivent bientôt à ne plus considérer comme dangereux ce qui, au moment de leur entrée au service, leur apparaissait comme tel. Il va de soi cependant que toute compagnie est en droit de demander de la part de ses employés l'observation des mesures de prudence élémentaires; mais ces mesures ne sauraient plus être aussi rigoureuses que celles que l'on peut attendre de personnes non familiarisées avec les dangers résultant d'une exploitation de chemin de fer. Il est au surplus à noter que, s'il fallait partir d'un même point de vue pour les employés de chemins de fer et pour les voyageurs, cela ne se concilierait souvent plus du tout avec les exigences du service.

En l'espèce, il n'est pas contesté que c'était pour les besoins de son service que Henchoz se disposait à passer de la gare aux marchandises à celle des voyageurs, et que, pour ce faire, il devait traverser la voie de triage sur laquelle l'accident est arrivé. En outre, Henchoz devait se hâter, le train N° 172 venant de Neuchâtel à 6 h. 34 ne s'arrêtant en gare de Renens que deux minutes et le service des bagages et des marchandises G. V. devant être assuré pendant ce court laps de temps. L'on comprendrait donc que Henchoz eût tenu, aussitôt son travail terminé sur la voie de cul-de-sac, à se rendre en toute diligence sur le quai des voyageurs et qu'il

n'eût pas, dans sa hâte, observé le même degré d'attention que celui qu'on eût pu exiger de lui en d'autres circonstances.

Au surplus, la procédure ne permet pas d'établir exactement dans quelles conditions l'accident s'est produit. L'instance cantonale a admis comme prouvé en fait, — sans qu'il y ait dans cette constatation aucune contradiction avec les pièces du dossier, — que la position qu'occupait Henchoz au moment où il poussait avec Aebi le wagon P.-L.-M., ne lui avait pas permis de remarquer sur l'autre voie l'arrivée de la tranche en manœuvre et qu'en outre le bruit occasionné par le roulement du wagon P.-L.-M. pouvait l'avoir empêché d'entendre venir cette même tranche en manœuvre. Mais la compagnie allègue qu'avant d'avoir quitté la voie de cul-de-sac ou qu'après l'avoir quittée, mais avant de s'engager sur celle de triage, Henchoz aurait dû regarder de côté et d'autre pour s'assurer si cette dernière voie était libre, et que, si Henchoz eût agi de la sorte, l'accident ne serait point arrivé. Cependant il ne s'agit là que d'un simple allégué, totalement dénué de preuve. Personne n'ayant vu l'accident, sinon lorsque celui-ci était déjà survenu, il n'est pas possible de dire dans quelles circonstances exactement cet accident s'est produit, non plus que de prétendre que Henchoz aurait négligé de regarder à droite et à gauche s'il pouvait traverser la voie en toute sécurité; il peut se faire en effet que Henchoz ait bien regardé de côté et d'autre, mais qu'il ait par exemple involontairement glissé ou soit tombé, sans qu'il y ait là rien de sa faute.

Quoi qu'il en soit, c'était à la compagnie, invoquant une faute de Henchoz, à l'établir d'une manière positive ou tout au moins de sorte qu'elle puisse se déduire avec certitude des circonstances de la cause; et même alors il lui eût fallu prouver la relation de cause à effet de cette faute avec l'accident. Or, tel n'est pas le cas en l'espèce.

En principe donc, la responsabilité de la compagnie doit être reconnue.

3. — Il reste à voir d'autre part si la compagnie a commis

quelque négligence grave et s'il peut être ainsi fait application de l'art. 7, ou si l'accident n'est pas dû plutôt à un simple cas fortuit et si en conséquence l'indemnité revenant aux hoirs Henchoz ne doit pas être calculée uniquement sur la base des art. 5 et 6 de la loi.

Les demandeurs voient une négligence grave de la part de la compagnie, dans le fait :

a) que Henchoz aurait été, le 9 juin 1902, chargé d'un double service ;

b) que les installations actuelles de la gare de Renens seraient défectueuses et particulièrement dangereuses ;

c) qu'au moment de l'accident la surveillance sur la voie de triage n'aurait pas été exercée comme elle aurait dû l'être et comme elle aurait pu l'être si le mécanicien et le chauffeur de la locomotive de manœuvre avaient reçu des instructions ad hoc.

Mais c'est à bon droit que l'instance cantonale a rejeté ces différents griefs, et, avec elle, l'on doit retenir :

ad a. que Henchoz n'avait pas été chargé de deux services à la fois, qu'il aurait dû accomplir simultanément. En effet, ce jour-là, Henchoz devait, alternativement seulement, vaquer à son service ordinaire à la gare aux marchandises, et remplacer pour le service des bagages et des marchandises G. V. son camarade en congé. Le contrat d'attachement de Henchoz ne définit pas d'ailleurs en quoi devaient consister exclusivement ses fonctions d'équipe de 2^e classe. Et l'art. 8 du Règlement général pour les employés à poste fixe au Jura-Simplon dispose au surplus : « En cas de nécessité, tous les employés doivent se prêter une aide mutuelle » dans leur service. Ils sont tenus d'exécuter les travaux qui leur sont imposés, alors même que ces travaux ne rentrent pas dans leurs fonctions habituelles. » En outre, il n'a pas été démontré que ce double service demandé de Henchoz exposât celui-ci à un danger plus grand que celui résultant de ses occupations ordinaires; si Henchoz a dû en l'espèce traverser la voie de triage pour les besoins du service supplémentaire qui lui avait été confié, il eût pu la tra-

verser également pour d'autres raisons s'il avait été laissé exclusivement à son service ordinaire ; Henchoz connaissait d'ailleurs parfaitement le danger inhérent à cette voie de triage, puisqu'il savait que celle-ci est parcourue en tous sens et d'une façon presque constante soit par des machines isolées, soit par des machines remorquant des tranches de wagons plus ou moins longues. — D'autre part, Henchoz n'avait point été surmené ; il venait de jouir d'un repos de deux heures et demie ; et ce n'est point par l'effet d'un excès de travail qui aurait été exigé de Henchoz, que l'accident est arrivé.

Il n'a pas été démontré non plus que le personnel de la gare de Renens fût insuffisant, en sorte que, de ce côté-là encore, l'on ne saurait apercevoir de « négligence grave » de la part de la compagnie ;

ad b : que les installations de la gare de Renens, si elles se trouvent sans doute quelque peu resserrées entre le bâtiment des marchandises et celui des voyageurs, sont aux distances réglementaires, qu'elles ont été approuvées par l'Autorité fédérale compétente, et que l'on ne saurait voir une faute de la compagnie dans l'établissement de la barrière séparant les voies du trafic de celles de triage et de cul-de-sac, cette barrière étant d'ailleurs munie d'un portillon et ne constituant de la part de la compagnie qu'une mesure de précaution destinée à empêcher le public de franchir les voies de manœuvres. Les demandeurs ont au surplus négligé d'indiquer ce que ces installations auraient plus spécialement de défectueux ou comment elles auraient pu être mieux comprises dans l'intérêt de la sécurité des voyageurs et du personnel. Et ici il faut remarquer qu'un reproche aussi général que celui formulé par les demandeurs ne saurait suffire à la Cour de céans pour admettre l'existence d'une négligence grave à la charge de la compagnie, mais qu'il eût bien plutôt fallu des faits exacts et précis desquels cette négligence grave serait résultée avec certitude ;

ad c : qu'il n'a pas été établi que le mécanicien et le chauffeur de la locomotive de manœuvre fussent contrevenus à

aucune des prescriptions qu'ils étaient tenus d'observer ; l'un et l'autre étaient à leurs postes ; si le mécanicien, conducteur de la machine, regardait en arrière, c'était pour apercevoir les signaux du brigadier commandant la manœuvre, c'était donc pour accomplir son service, et non par négligence ou distraction ; eût-il regardé d'ailleurs en avant, qu'il n'est pas démontré qu'il eût pu prévenir l'accident, étant donné le caractère soudain de ce dernier, puisqu'il ne s'est écoulé que quelques secondes depuis le moment où Henchoz a quitté sa place derrière le wagon P.-L.-M. jusqu'à celui où Aebi l'a vu engagé sous la tranche en manœuvre. En outre, — et il n'y a point là de contradiction avec les pièces du dossier, — l'instance cantonale a considéré, d'une part, comme établi que la manœuvre de la tranche en question s'est faite dans les conditions réglementaires et que son allure ne dépassait pas la norme, et d'autre part, et par contre, comme n'ayant point été prouvé l'allégué consistant à prétendre que le mécanicien n'aurait pas donné le coup de sifflet prescrit pour signaler l'arrivée de la tranche en manœuvre.

Il est superflu, dans ces conditions, de rechercher si ces divers reproches articulés contre la compagnie pourraient constituer une négligence grave à la charge de celle-ci au sens de l'art. 7 de la loi et si cette négligence aurait un rapport de cause à effet avec l'accident du 9 juin 1902.

4. — Dès l'instant où il n'est possible d'attribuer l'accident de Henchoz ni à une faute commise par celui-ci, ni à une négligence grave de la part de la compagnie, il y a lieu d'en imputer la cause tout simplement à un cas fortuit, en sorte que l'indemnité devant être accordée aux demandeurs doit se baser uniquement sur les art. 5 et 6 de la loi.

Quant aux éléments devant servir de base à ce calcul, la Cour de céans, dans maints arrêts déjà, a posé le principe que ce n'est pas seulement le gain actuel de la victime, au moment de l'accident, qui doit entrer en ligne de compte. Le point de départ pour déterminer l'indemnité prévue à l'art. 5 de la loi, en cas de mort, est celui-ci, qu'il s'agit d'accorder à ceux dont l'entretien était à la charge de la victime, une

indemnité représentant l'équivalent de ce que le défunt était à même ou aurait d'une façon certaine été à même de leur donner par son travail pour leur entretien, en ne se basant point uniquement sur le gain actuel de la victime au moment de l'accident, mais en tenant compte bien plutôt de ce qu'était alors sa capacité de travail et de ce qu'elle impliquait déjà en soi au point de vue d'une amélioration et d'un développement certains. En d'autres termes, il s'agit d'apprécier quelle était la capacité de travail, ou la valeur économique de la capacité de travail du défunt au moment de l'accident, en prenant en considération le fait que cette capacité de travail pouvait se modifier dans un avenir restreint, mais uniquement dans le cas où l'on peut envisager que cette capacité de travail comportait déjà par elle-même virtuellement et d'une façon certaine cette modification. Le gain actuel de la victime sera sans doute dans la plupart des cas, un élément essentiel pour l'appréciation de sa capacité de travail, mais ce ne sera pas non plus toujours le seul. En l'espèce, il est établi qu'à partir du 1^{er} janvier 1903 Henchoz aurait vu son traitement s'élever à 1260 fr. ; cette augmentation n'était pas une chose purement aléatoire ou une simple probabilité, elle était imminente et devait être le résultat du cours naturel des choses. La capacité de travail de Henchoz, au 9 juin 1902, ne peut donc pas se chiffrer exclusivement par le traitement qu'il percevait alors, puisque, d'une façon certaine, le même travail lui aurait été rétribué quelques mois plus tard par un salaire plus élevé. La capacité de travail de Henchoz, au 9 juin 1902, comportait donc déjà en soi et par elle-même une augmentation de traitement imminente et certaine.

D'autre part, il est établi que Henchoz gagnait, en dehors de ses heures de service, une somme d'environ 100 fr. par an ; et c'est à bon droit que la Cour civile a tenu compte de ce gain dans ses calculs. La Compagnie a opposé au raisonnement des demandeurs sur ce point l'art. 10 du « Règlement général pour les employés à poste fixe », stipulant : « Les » employés doivent vouer tout leur temps de service et toute

» leur activité à leurs fonctions. Ils ne peuvent se livrer à » des occupations accessoires qu'avec l'autorisation de la » Direction. » Il n'a pas été allégué que Henchoz ait rien distrait de son « temps de service » ou qu'il ne l'ait pas consacré tout entier à ses fonctions ; et, quant aux occupations accessoires auxquelles un employé peut se livrer en dehors de son temps de service, il est à remarquer que le texte allemand du règlement parle, non pas d'« occupations accessoires » quelconques, mais de « Nebengeschäfte », soit d'un commerce, d'un négoce ou d'une affaire analogue.

Il est difficile en tout cas d'interpréter cet article 10 du règlement dans ce sens qu'en dehors de son service l'employé soit condamné à une inactivité absolue. Aussi longtemps qu'un employé ne se livre, en dehors de son service, qu'à des occupations qui n'ont pas pour effet de compromettre la somme de travail ou d'efforts que la compagnie est en droit d'attendre de lui, l'on n'aperçoit point la raison qu'il y aurait de lui interdire ce genre d'occupations accessoires, ni pourquoi en conséquence celles-ci ne seraient point prises en considération lorsqu'il s'agit de déterminer la capacité de travail de cet employé. Quoi qu'il en soit, dans le cas particulier, les travaux accessoires auxquels Henchoz se livrait étaient de si peu d'importance, qu'il faut admettre que Henchoz les accomplissait sans porter aucun préjudice aux obligations qui lui incombait d'autre part comme employé de la Compagnie du Jura-Simplon ; et, en conséquence, rien ne s'oppose à ce qu'en l'espèce il en soit tenu compte dans la mesure déterminée d'ailleurs par l'instance cantonale, soit pour une somme de 100 fr. par an.

Relativement aux effets d'habillement que Henchoz recevait gratuitement de la compagnie, il peut également se justifier de les considérer comme une partie de son salaire, puisque, si ces effets ne lui avaient pas été fournis, Henchoz aurait dû s'en procurer d'autres contre espèces, en y affectant une part de son traitement.

En revanche, il n'y a pas lieu de tenir compte des permis de circulation que délivrait la compagnie à Henchoz comme

à tout autre de ses employés, ces permis apparaissant plus spécialement comme un avantage accordé par la compagnie à son personnel et leur usage ou leur utilisation n'étant pas sans entraîner à des dépenses inévitables qu'il y aurait lieu de mettre en balance.

De même, le fait que Henchoz cultivait un petit jardin, pour les besoins de sa famille, ne paraît pas relevant en l'espèce ; les données manqueraient d'ailleurs en procédure pour apprécier ce que Henchoz pouvait retirer de cette culture ; le profit n'en était pas grand, sans doute ; et, au surplus, il est probable que dame Henchoz suffira à continuer à entretenir ce petit jardin, d'autant plus que, suivant la procédure, elle n'est pas en état d'entreprendre d'autre travail quelque peu rémunérateur.

En tenant compte de toutes ces circonstances, il se justifie d'apprécier la valeur économique de la capacité de travail de Henchoz au moment de l'accident à 1400 fr. par an.

Quant à savoir quelle était la part de son traitement que Henchoz affectait à son entretien personnel, l'instance cantonale dit dans son jugement : « qu'étant donnée sa conduite » rangée, le fait qu'il était abstinent et celui révélé aux débats par un camarade du défunt, à savoir que Henchoz n'avait presque jamais d'argent sur lui, on doit admettre qu'il ne consacrait pas une somme supérieure à 600 fr. par an pour subvenir aux frais de son entretien personnel. »

Cette constatation de fait n'est point en contradiction avec les pièces du procès, d'autant moins que dame Henchoz était en mauvais état de santé et que cette circonstance obligeait Henchoz à restreindre davantage son budget personnel pour être à même de subvenir mieux aux besoins de sa femme malade et de ses enfants.

Sur le chiffre de 1400 fr. admis plus haut, il restait donc une somme de 800 fr. que Henchoz pouvait affecter à l'entretien des siens ; et cette somme de 800 fr. peut être équitablement répartie, entre la femme, pour 350 fr., et les enfants, pour 450 fr., soit pour chacun de ceux-ci 150 fr.

Les ayants droit à l'indemnité devant, au moyen de celle-

ci, être replacés autant que possible dans la même situation que celle qu'ils auraient eue si l'accident ne s'était pas produit, et si la victime avait pu continuer à subvenir par son travail à leur entretien, il faut retenir que, dès l'instant où Henchoz n'aurait plus eu à sa charge l'entretien de ses trois enfants, soit par la mort de l'un d'eux, soit que l'un d'abord, puis les autres eussent atteint l'âge de 18 ans à partir duquel l'on doit supposer qu'ils peuvent se suffire à eux-mêmes, il est certain que Henchoz aurait pu consacrer davantage de son gain à l'entretien de sa femme ; l'on peut ainsi supputer qu'à partir du moment où il n'aurait plus eu que l'entretien de deux enfants à sa charge, Henchoz aurait consacré à sa femme une somme de 100 fr. de plus, soit un total de 450 fr. ; du jour où il n'aurait plus eu que l'entretien d'un enfant à sa charge, Henchoz aurait encore consacré à sa femme une somme de 100 fr. de plus, soit un total de 550 fr., et de même, dès l'instant où Henchoz n'aurait plus eu à subvenir à l'entretien d'aucun de ses enfants, il aurait augmenté dans la même proportion la somme qu'il aurait consacrée à l'entretien de sa femme, c'est-à-dire qu'il y aurait alors affecté une somme de 650 fr.

Ce sont donc ces chiffres qui doivent servir de base au calcul de l'indemnité, que celle-ci soit fixée sous la forme d'un capital ou sous la forme d'une rente annuelle.

5. — Quant à la détermination de la forme que doit recevoir l'indemnité, rente ou capital, l'on peut se demander si, en présence des conclusions des parties tendant toutes deux à l'obtention ou à l'attribution d'un capital, le Tribunal fédéral est encore compétent pour examiner laquelle des deux solutions, rente ou capital, paraît le plus indiquée ; et l'on peut se demander encore si la Cour de céans n'est point liée par la détermination à laquelle s'est arrêtée l'instance cantonale, tant que cette détermination ne constitue pas une violation de la loi ou ne repose pas sur une appréciation juridique erronée d'un point de fait. A cet égard, il faut retenir que l'indemnité découlant de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 est fixée, aux termes de l'art. 6 de la dite loi, *par le*

tribunal sous la forme d'un capital ou d'une rente annuelle, — je nach dem Ermessen des Gerichtes —, dit le texte allemand (dans chaque cas selon l'appréciation du tribunal). Les conclusions des parties ne lient donc pas le juge ; ce dernier, en adjugeant une rente au lieu d'un capital, alors même que les parties ont conclu toutes deux à l'allocation d'une indemnité sous forme de capital, n'accorde pas autre chose en somme que l'indemnité demandée ; mais, ayant la faculté à teneur de la loi de donner à cette indemnité la forme qui lui paraît le plus convenable, dans l'intérêt d'ailleurs de toutes parties, le juge n'est point lié par l'indication de ces dernières et s'arrêtera chaque fois à la forme qui lui paraîtra répondre le mieux aux circonstances de la cause.

En outre, cette détermination de la forme à donner à l'indemnité n'est pas une pure question de fait que le Tribunal fédéral ne saurait revoir que si la solution par l'instance cantonale s'en trouvait être en contradiction avec les pièces du procès ou reposer sur une appréciation des preuves contraires aux dispositions légales fédérales. C'est bien plutôt une question d'ordre juridique à mesure qu'il s'agit de l'application de l'art. 6 de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 suivant la faculté qui en est laissée au juge. Il est clair d'ailleurs qu'en accordant au juge cette faculté d'appréciation, la loi n'a pas entendu réserver cette faculté uniquement aux tribunaux des cantons, en la refusant au Tribunal fédéral, à l'autorité judiciaire suprême.

Il en résulte donc que la Cour de céans est compétente pour réformer le jugement d'une instance cantonale qui lui a été soumis par voie de recours et qui alloue à la victime de l'un des accidents prévus par la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875, où à ses ayants droit, une indemnité sous forme de capital, alors même que, et étant donnée la faculté réservée par l'art. 6, il ne saurait être reproché au tribunal cantonal d'avoir violé la loi.

Il est à noter enfin que, dans ce domaine des accidents de chemins de fer, la loi a laissé au juge une latitude plus complète que dans celui des accidents faisant l'objet de la loi fédérale sur la responsabilité civile des fabricants, du 25 juin

1881, dont l'art. 6 dispose que ce n'est qu'avec l'assentiment de tous les intéressés que le juge peut substituer au paiement d'un capital l'allocation d'une rente annuelle équivalente. Pareille réserve ne figure point dans la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875. L'on comprend d'ailleurs cette disposition de la loi du 25 juin 1881, l'ouvrier victime d'un accident, ou ses ayants droit, ne devant recevoir de rente au lieu d'un capital qu'avec leur assentiment, car le plus souvent le tribunal ne sera pas à même de juger du degré de solvabilité du fabricant et pourrait, en allouant une rente au lieu d'un capital, léser grandement les intérêts de l'ouvrier ou de ses ayants droit si le fabricant devenait par la suite insolvable.

Les mêmes raisons n'existaient pas pour la loi du 1^{er} juillet 1875, puisque, au contraire des conditions économiques du fabricant, celles des compagnies de chemins de fer sont presque toujours parfaitement connues et notoires.

La Cour de céans ayant donc incontestablement le droit de revoir cette question, à savoir laquelle des deux solutions, rente ou capital, se justifie le mieux, il y a lieu de l'examiner tant par rapport aux enfants que par rapport à la femme.

Quant aux enfants, l'on peut actuellement, et d'une manière générale, poser le principe que, toutes les fois qu'il s'agira d'accidents survenus dans la construction de chemins de fer par la Confédération suisse ou dans l'exploitation de chemins de fer lui appartenant, l'allocation d'une rente annuelle se justifiera davantage que celle d'un capital. D'une part, en effet, il n'y a plus à craindre que, par suite de circonstances fâcheuses, par exemple par suite de faillite de la Compagnie, la rente ne soit plus, à un moment donné, régulièrement servie aux intéressés. D'autre part, l'allocation d'une rente est plus conforme au but de la loi et assurera mieux l'entretien des enfants que ne pourrait le faire l'attribution d'un capital. Au surplus, l'allocation d'une rente présente incontestablement pour des mineurs de plus sérieuses garanties que celle d'un capital.

Quant à la femme, si elle n'était point dans l'état de santé que révèle la procédure, incapable d'entreprendre aucun commerce et de se livrer à aucun travail quelque peu rémunéra-

teur, il pourrait y avoir avantage pour elle à recevoir un capital plutôt qu'une rente annuelle. Mais c'est cette dernière, qui, en l'espèce, se justifie le mieux, et c'est donc à cette solution qu'il faut s'arrêter.

Ces principes étant posés, il n'y a plus lieu qu'à retenir les chiffres résultant des calculs sous chiffre 4 ci-dessus ; c'est-à-dire que la Compagnie du Jura-Simplon aura à payer :

a) aux enfants Henchoz une rente annuelle de 450 fr., soit de 150 fr. pour chacun d'eux, et ce, pour chacun de ceux-ci, jusqu'à ce qu'il ait atteint l'âge de 18 ans révolus ;

b) à la veuve, une rente annuelle de 350 fr., qui devra être portée successivement à 450 fr., 550 fr. et 650 fr., chaque fois que la rente de l'un des enfants s'éteindra par suite de son décès ou de son âge.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral

prononce :

I. — Le recours de la Compagnie du Jura-Simplon est écarté comme mal fondé.

II. — Le recours des hoirs Henchoz est admis et le jugement de la Cour civile du canton de Vaud, du 17 mars 1903, réformé en ce sens que la Compagnie du Jura-Simplon aura à payer les rentes annuelles suivantes :

a) à chacun des trois enfants Henchoz, 150 fr. (cent cinquante francs) jusqu'à ce qu'il ait atteint sa dix-huitième année révolue ;

b) à la veuve Henchoz, sa vie durant, 350 fr. (trois cent cinquante francs), cette somme devant être portée successivement à 450 fr., 550 fr. et 650 fr. chaque fois que la rente de l'un de ses enfants s'éteindra ;

les dites rentes étant payables par semestres dès le jour de l'accident, et d'avance, et susceptibles d'intérêts au 5 % l'an, en cas de non paiement aux échéances, dès ces échéances.

III. Haftpflicht für den Fabrik- und Gewerbebetrieb. — Verantwortlichkeit pour l'exploitation des fabriques.

29. Arrêt du 19 février 1903, dans la cause
Filippini, dem., rec., contre Marazzi, déf., int.*

Art. 9, al. 2 Loi sur l'extension de la resp. civ., du 26 avril 1887. Un contrat de remise de dette partielle, conclu après un jugement définitif allouant une indemnité au demandeur, ne peut pas être attaqué en vertu de cette disposition. — Interprétation historique et logique.

A. — Le 2 décembre 1899, au cours de son travail, et alors qu'il se trouvait au service de Marazzi, Filippini a été victime d'un accident ensuite duquel le Tribunal cantonal de Neuchâtel, par jugement en date du 4 février 1901, sur la demande de Filippini, alloua à ce dernier, en application des lois des 25 juin 1881 et 26 avril 1887 sur la responsabilité civile des fabricants, une indemnité de 5000 fr. à payer par Marazzi, avec intérêts au 5 % dès la formation de la demande, soit dès le 3 juillet 1900.

B. — Lors de ce jugement, Marazzi se trouvait dans une situation assez embarrassée, en même temps qu'en difficultés avec la Société d'assurances « le Soleil, sécurité générale » au sujet de l'exécution du contrat par lequel cette société s'était engagée à couvrir Marazzi de sa responsabilité civile envers ses ouvriers pour les accidents pouvant survenir à ceux-ci au cours de leur travail.

Le 5 avril 1901, Marazzi se rendit à l'Hospice de Perreux où Filippini était encore en traitement, pour exposer à son ancien ouvrier les circonstances fâcheuses au milieu desquelles il se débattait et pour chercher à conclure un arrangement amiable au sujet de l'indemnité à laquelle il avait été condamné par le tribunal cantonal. Cette entrevue, qui eut

* En retard pour la 1^{re} livraison.