

**III. 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.**

*43. Arrêt du 27 avril 1898, dans la cause
Société des Tramways lausannois contre Ferrari.*

Responsabilité des fabricants; action récursoire du fabricant contre l'entreprise de chemin de fer; art. 4 loi féd. de 1881 sur la responsabilité des fabricants; subrogation? — Faute de la compagnie de chemin de fer?

A. — Pierre Staub, d'Oberönz (Berne), né le 29 avril 1867, marié et père de deux enfants, était employé en septembre 1896 chez Alexandre Ferrari, entrepreneur à Lausanne, comme manœuvre-cimenteur.

Dans l'après-midi du 11 du dit mois, Ferrari avait chargé deux de ses ouvriers, Pierre Staub et Louis Paley, de transporter, au moyen d'un petit char à bras, des pièces de bois dès son dépôt, situé près de la gare du Flon, sur l'emplacement d'une construction à Ouchy.

Dans cette même après-midi, la Compagnie de l'Industrie électrique à Genève, qui s'était chargée de l'installation de l'éclairage électrique pour la Société des Tramways lausannois, faisait exécuter par une équipe, composée du chef monteur Perrin et de deux ouvriers sous la direction d'un ingénieur, un travail consistant à tendre entre deux poteaux, un peu à l'orient du kiosque, soit gare de la place de Saint-François et par-dessus les lignes aériennes en charge des tramways, un câble destiné à supporter un lustre électrique.

Pendant cette opération, le dit câble vint en contact, d'une part, avec les lignes aériennes du tramway et, d'autre part, avec un fil de téléphone tendu à peu près parallèlement aux lignes entre le kiosque des tramways et un pylône situé plus à l'orient, près de l'entrée de la promenade de Derrière-Bourg, fil auquel ni Perrin, ni les ouvriers n'avaient pris garde. Le contact électrique fut ainsi établi entre les lignes aériennes en charge et le fil de téléphone, qui brûla et se rompit tout près de l'isolateur du kiosque des tramways, puis demeura suspendu à l'un des haubans des lignes aériennes, l'extrémité rompue s'enroulant en spirale et tombant jusqu'à terre.

A ce moment, soit entre 3 $\frac{1}{2}$ et 4 heures du soir, les ouvriers Staub et Paley, revenant d'Ouchy avec leur véhicule, traversaient les voies des tramways à l'orient du kiosque de Saint-François. Staub fut touché, en passant, par le fil de téléphone rompu et se trouva ainsi dans le circuit électrique. Il tomba sur le sol et demeura quelques instants dans cette position, d'où il fut tiré par un passant.

A la suite de la décharge électrique qu'il avait éprouvée et de sa chute, Staub se trouva atteint de névrose traumatique et d'une contusion du bras droit. Il reçut d'abord les soins du Dr Berdez, à Lausanne, du 12 septembre au 23 novembre, puis se rendit à l'Hôpital de l'Isle, à Berne, où il resta en traitement pendant 202 jours.

B. — Staub a ensuite ouvert action à Al. Ferrari pour le faire condamner à lui payer, avec intérêt au 5 % dès la citation,

a) les frais nécessités par la tentative de guérison;

b) la somme de 812 fr. 70 c. représentant 189 journées d'incapacité complète de travail du jour de l'accident au jour de l'ouverture d'action (23 avril 1897), à raison de 4 fr. 30 c. par jour;

c) la somme de 5000 fr. représentant le dommage durable et passager, total ou partiel, souffert et à souffrir par le demandeur à la suite de l'accident et dès le 23 avril 1897.

Cette action était basée en droit sur les dispositions des

lois fédérales des 25 juin 1881 et 26 avril 1887 sur la responsabilité des fabricants.

C. — Le défendeur, tout en contestant que l'accident arrivé au demandeur tombât sous l'application des lois précitées, a évoqué en garantie la Société des Tramways lausannois ; il a conclu ensuite à libération des conclusions de la demande et, reconventionnellement, à ce qu'il fût prononcé que pour le cas où il serait condamné à payer tout ou partie des sommes réclamées par Pierre Staub, la Société des Tramways lausannois devrait le garantir et lui faire remboursement de toutes les sommes qu'il aurait payées ensuite de cette condamnation à Pierre Staub, en capital, intérêts et frais de procès, et en outre de tous les frais faits par lui.

A l'appui de ces conclusions, le défendeur faisait valoir qu'à supposer qu'il fût responsable de l'accident vis-à-vis de Staub en vertu des lois spéciales sur la responsabilité des fabricants, il avait en tout cas un droit de recours, en vertu de l'art. 4 de la loi du 25 juin 1881, contre la Société des Tramways. Staub aurait pu attaquer celle-ci en se mettant au bénéfice de la loi sur la responsabilité des chemins de fer, du 1^{er} juillet 1875. Si Ferrari est condamné, il sera par là-même subrogé à tous les droits de Staub contre l'auteur de l'accident et pourra faire valoir contre la Société des Tramways, par voie de recours en garantie, la responsabilité résultant pour elle de la loi du 1^{er} juillet 1875. Si même l'accident ne pouvait pas être considéré comme tombant sous le coup de cette loi, la Société des Tramways n'en serait pas moins responsable en vertu des art. 50 et suiv. CO., à raison de la faute de ses employés.

D. — La Société des Tramways lausannois a conclu :

1. A libération, exceptionnellement et au fond, des conclusions prises contre elle.
2. Subsidièrement, à ce qu'il lui soit donné acte de ses réserves d'exercer tout recours soit contre la Compagnie de l'Industrie électrique, à Genève, soit contre Perrin, chef-monteur de cette dernière et auteur de l'accident arrivé à Staub le 11 septembre 1896.

Ces conclusions étaient motivées en résumé comme suit :

En admettant que Ferrari soit responsable vis-à-vis de Staub en vertu des lois fédérales de 1881 et 1887, question qui échappe à l'examen de l'évoquée en garantie, pour qui Staub est un tiers avec lequel elle n'a pas de rapport juridique, l'action dirigée contre la Société des Tramways est ou une action récursoire ou une action directe. En tant qu'action récursoire, elle ne pourrait être fondée que sur l'art. 4 de la loi du 25 juin 1881 ou sur une disposition du droit commun. Or l'art. 4 en question paraît ne viser que la faute des personnes énumérées à l'art. 1^{er}. Il suivrait de là que Perrin, par la faute de qui l'accident est arrivé, n'étant pas mandataire, représentant, directeur ou surveillant de Ferrari, celui-ci n'aurait aucune action contre lui et encore moins contre la Société des Tramways. Si cependant l'art. 4 de la loi de 1881 visait la faute de tout tiers quelconque, c'est alors Perrin qui aurait dû être évoqué en garantie ou la Compagnie de l'Industrie électrique, patron de Perrin. Quant à la Société des Tramways lausannois, elle n'a commis aucune faute. C'est d'ailleurs à tort que Ferrari prétend qu'il serait subrogé aux droits de Staub contre les tramways. La subrogation ne peut résulter que d'une disposition expresse de la loi. Or Ferrari n'est dans aucun des cas où la loi elle-même opère la transmission d'un droit de créance en faveur d'un tiers. Le fabricant qui paie une indemnité ne fait qu'exécuter une obligation légale lui incombant à lui-même ; il ne paie pas en lieu et place d'un tiers ; il ne peut invoquer ni l'art. 126, § 3, ni les art. 79 ou 168 CO. En tant qu'action directe, l'action de Ferrari contre la Société des Tramways ne pourrait être fondée que sur une faute de Perrin, soit sur l'art. 62 CO., à l'exclusion de l'art. 50. Mais Perrin était au service de la Compagnie de l'Industrie électrique et c'est contre celle-ci, par conséquent, que Ferrari aurait dû diriger son action. Si même l'art. 62 était applicable en principe à la Société des Tramways, celle-ci serait exonérée, ayant pris toutes les précautions nécessaires.

E. — Outre les faits exposés plus haut, l'instruction de la

cause a établi, ensuite de preuves par témoins, que le chef-monteur Perrin était un ouvrier expérimenté et capable.

L'état sanitaire du demandeur a été examiné en cours de procès par le Dr Campart, à Lausanne, désigné comme expert, lequel a produit un rapport. Ce rapport constate que Staub n'est pas guéri complètement et souffre d'un état hystéro-neurasthénique manifesté localement par la paralysie du bras droit, par des troubles de sensibilité, par un rétrécissement du champ visuel, par la sensibilité de la colonne vertébrale et, d'une manière générale, par un état d'énervation, de mélancolie et par des insomnies. L'expert estime que cet état est susceptible de s'améliorer après des mois ou des années peut-être, mais qu'il est impossible de prévoir quand cette amélioration se produira ni quel en sera le degré. Une guérison complète est en tout cas impossible et en tenant compte des chances d'amélioration les plus favorables, l'expert estime à 65 % au minimum l'incapacité de travail durable dont Staub se trouve atteint.

F. — Par jugement du 15 mars 1898, la Cour civile du canton de Vaud a rendu le jugement suivant :

I. — Les conclusions de la demande de Staub sont admises, celles sous lettre *c* avec intérêt au 5 % dès le 24 avril 1897.

II. — Les conclusions libératoires de la réponse de Ferrari sont repoussées et ses conclusions reconventionnelles admises.

III. — Les conclusions libératoires de la Société des Tramways sont repoussées, tandis que ses conclusions subsidiaires sont admises en ce sens qu'elle est en droit d'exercer contre les tiers le recours de l'art. 3 de la loi du 1^{er} juillet 1875.

Ce prononcé est motivé en résumé comme suit :

L'art. 3 de la loi extensive de la responsabilité des fabricants, du 26 avril 1887, étend la responsabilité du patron aux accidents survenus au cours de travaux ou services qui sont en corrélation avec l'exploitation de la fabrique, alors même qu'ils ne s'effectueraient pas dans les locaux de celle-ci. Or le travail au cours duquel s'est produit l'accident dont

Staub a été victime était en corrélation étroite avec l'entreprise du défendeur. Cela étant, et bien que cet accident ne soit pas le résultat d'un risque professionnel inhérent au métier de cimenteur, Ferrari doit en être rendu responsable. En vertu de cette responsabilité, il est tout d'abord tenu de supporter les frais quelconques de la maladie de Staub et aura ainsi à payer les diverses notes versées au dossier. Il doit en outre le prix des journées d'incapacité de travail de Staub jusqu'au jour de l'ouverture de l'action, soit une somme de 812 fr. 70 c., sous déduction des acomptes payés. Quant à l'incapacité durable de travail de Staub, il y a lieu d'admettre ensuite du rapport de l'expert et des débats qu'elle n'est pas inférieure à 60 % de la capacité totale. Staub gagnant avant l'accident 4 fr. 30 c. par jour, son gain futur se trouvera diminué de 2 fr. 58 c. par jour. Il subit ainsi un préjudice de 774 fr. par an, qui lui donnerait droit à une indemnité bien supérieure au chiffre de sa conclusion *c*, si cette indemnité ne devait être ramenée dans les limites de l'art. 6 de la loi de 1881 et si, d'ailleurs, il n'était interdit au juge d'augmenter les conclusions des parties. La conclusion *c* du demandeur doit donc lui être allouée telle qu'elle est formulée.

En ce qui concerne le recours de Ferrari contre la Société des Tramways, basé sur l'art. 4 de la loi du 25 juin 1881, on doit admettre que l'intention du législateur a été de permettre, par cet article, au fabricant de se récupérer des conséquences d'un accident sur toute personne dont la faute a entraîné sa responsabilité, qu'il s'agisse d'un agent du fabricant condamné ou d'un tiers étranger à la fabrique. Cela étant, Ferrari se trouve en l'espèce subrogé aux droits de Staub et a vocation d'attaquer tout tiers par la faute duquel l'accident du 11 septembre 1896 a été causé. Il n'est d'ailleurs pas limité dans l'exercice de son droit de recours par l'application d'une loi spéciale, mais peut faire valoir toute disposition légale d'où découlerait une faute lui permettant d'invoquer l'art. 4 précité. De fait il se place sur le terrain de la loi du 1^{er} juillet 1875 sur la responsabilité des entre-

prises de chemins de fer et soutient que la Société des Tramways doit répondre de l'accident du 11 septembre 1896 en vertu de l'art. 2 de cette loi. Il ressort en effet des circonstances dans lesquelles cet accident s'est produit qu'il est survenu dans l'exploitation des Tramways lausannois, commencée dès le 1^{er} septembre 1896. A supposer qu'il ne puisse pas être considéré comme survenu dans l'exploitation, on devrait alors admettre qu'il s'est produit dans la construction, l'installation de l'éclairage de la station de Saint-François étant à considérer comme un travail de parachèvement de la ligne. La Société des Tramways serait alors responsable de l'accident en vertu de l'art. 1^{er} de la loi de 1875. Cette société ou, cas échéant, la Compagnie de l'Industrie électrique de Genève, a commis une faute en ne surveillant pas attentivement les installations qui s'exécutaient pour son compte sur la place de Saint-François. Elle est du reste responsable, à teneur de l'art. 3 de la loi, de ses employés, aussi bien que de toute personne dont elle se sert pour l'exécution des transports ou pour la construction de la ligne. Or il est résulté des débats que la cause primordiale de l'accident du 11 septembre 1896 consiste dans l'inattention des ouvriers de la Compagnie de l'Industrie électrique, par suite de laquelle ils n'ont pas remarqué un fil de téléphone, jointe au fait qu'il n'a été pris aucune précaution pour prévenir un contact du câble que les ouvriers étaient occupés à tendre avec les lignes aériennes en charge et le fil de téléphone en question. La Société des Tramways doit donc également être déclarée responsable de l'accident en vertu de l'art. 3 de la loi, mis en regard des art. 1 et 2, puisqu'elle se servait des agents de la Compagnie de l'Industrie électrique. Même si ces agents devaient être considérés comme des tiers au regard de la Société des Tramways, celle-ci demeurerait responsable en vertu de l'art. 2 de la loi de 1875 à raison de la faute qu'elle a commise en ne surveillant pas comme elle l'eût dû les installations faites pour son compte. Il résulte de ces considérations que l'action récursoire de Ferrari contre la Société des Tramways est justifiée, cette

société conservant le droit d'exercer tel recours qu'elle jugerait opportun, à teneur de l'art. 3 de la loi du 1^{er} juillet 1875.

G. — Par acte déposé le 4 avril 1898, la Société des Tramways lausannois a déclaré recourir au Tribunal fédéral contre le jugement de la Cour civile du canton de Vaud dont elle demande la réforme dans le sens des conclusions libérales prises par elle à l'encontre de Ferrari.

H. — Ferrari n'a pas recouru dans le délai légal contre le jugement cantonal, mais, à la suite de la communication du recours de la Société des Tramways, il a conclu au maintien du dit jugement; subsidiairement, il a déclaré se joindre au recours de la Société des Tramways et conclure à la réforme du jugement cantonal en ce sens que les conclusions prises par Staub contre lui, Ferrari, soient repoussées.

I. — Sur le vu de ces conclusions, du recours de la Société des Tramways et du dossier de la cause, le Tribunal fédéral, estimant que Staub devait être considéré comme hors de procès, le litige ne subsistant plus qu'entre la Société des Tramways et Ferrari, a décidé préliminairement, par arrêt du 20 avril, que la partie Staub ne serait pas assignée pour les débats de l'instance fédérale.

Vu ces faits et considérant en droit :

1. — Il y a lieu de distinguer nettement dans la cause actuelle entre l'action principale intentée par Staub à Ferrari et l'action récursoire formée par ce dernier contre la Société des Tramways lausannois. Quant à la première de ces actions, ni Staub ni Ferrari n'ont recouru en temps utile contre le jugement de la Cour civile vaudoise du 15 mars 1898. D'autre part, le recours de la Société des Tramways n'attaque pas ce jugement en tant qu'il alloue à Staub ses conclusions; il n'aurait d'ailleurs pu le faire, Staub n'ayant pris aucune conclusion contre la Société des Tramways, ni celle-ci contre Staub. Enfin, au moment où Ferrari a pris ses conclusions subsidiaires en réforme du jugement cantonal, ce jugement était déjà devenu définitif entre Staub et lui, et Ferrari ne pouvait, par la voie d'une jonction au recours de la Société

des Tramways, faire revivre le procès entre Staub et lui, terminé par le dit jugement.

Il suit de ces considérations, ainsi que le Tribunal fédéral l'a reconnu dans sa décision préliminaire du 20 avril, que Staub est hors de procès, le litige ne subsistant qu'entre la Société des Tramways et Ferrari. Dès lors la question de savoir si c'est à bon droit que les juges cantonaux ont déclaré ce dernier responsable, en vertu des lois fédérales des 25 juin 1881 et 26 avril 1887, de l'accident arrivé le 11 septembre 1896 à son ouvrier Staub, échappe complètement au contrôle du Tribunal fédéral, le jugement cantonal étant passé en force sur ce point. Le Tribunal fédéral doit donc se borner à examiner si l'action récursoire intentée par Ferrari à la Société des Tramways est ou n'est pas fondée.

2. — A teneur de sa réponse, comme d'après les déclarations de son avocat devant le Tribunal fédéral, Ferrari base son action contre la Société des Tramways sur l'art. 4 de la loi de 1881 sur la responsabilité des fabricants, lequel dispose que « le fabricant a droit de recours contre les personnes dont la faute entraîne sa responsabilité. »

La société recourante soutient que ce recours est irrecevable à son égard parce que les personnes visées par l'art. 4 cité seraient seulement celles pour la faute desquelles le fabricant doit répondre en vertu de l'art. 1^{er} de la même loi, savoir ses mandataires, représentants, directeurs ou surveillants. Cette manière de voir ne tient toutefois pas compte du fait qu'en vertu de l'art. 2 de la loi de 1881 le fabricant est aussi responsable du dommage causé par la faute d'autres personnes que celles mentionnées à l'art. 1^{er} en tant que cette faute ne consiste pas dans un acte criminel ou délictueux. En présence des termes généraux de l'art. 4, rien n'autorise à admettre que les personnes qu'il vise soient uniquement celles dont il est question à l'art. 1^{er} et non pas aussi les autres personnes dont parle l'art. 2. Le recours est donc recevable à l'égard de la Société des Tramways.

3. — Pour démontrer le bien fondé de son recours en garantie, Ferrari part du point de vue que l'art. 4 de la loi

du 25 juin 1881 comporte une subrogation du fabricant aux droits du lésé contre toute personne responsable de l'accident soit en vertu du droit commun, soit en vertu d'une loi spéciale ; or Staub aurait pu actionner la Société des Tramways en vertu de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 ; dès lors cette société devrait garantir Ferrari des effets du jugement rendu au profit de Staub, attendu qu'elle est responsable en vertu de la dite loi de l'accident arrivé à ce dernier.

Ce point de vue, admis par l'instance cantonale, doit être repoussé comme erroné.

La subrogation ne peut résulter que d'une convention, c'est-à-dire d'une cession faite par le créancier de ses droits contre le débiteur, ou d'une disposition légale expresse.

Dans l'espèce, il n'est pas question de subrogation conventionnelle ; Ferrari ne soutient pas et ne peut pas, d'après les faits de la cause, soutenir que Staub lui ait fait cession de son droit d'action contre la Société des Tramways. Il base son droit d'action contre cette société non sur une cession de Staub, mais sur l'art. 4 de la loi de 1881. Or cet article ne dit nullement que le fabricant soit subrogé aux droits de celui qu'il est tenu d'indemniser ; il se borne, ce qui est tout différent, à lui réserver un droit de recours contre les personnes dont la faute a entraîné sa responsabilité. Ferrari n'invoque d'ailleurs et ne peut invoquer aucune autre disposition légale pour justifier la subrogation dont il se prévaut. Il ne saurait en effet se mettre au bénéfice de l'art. 126, chiffre 3 ou des art. 79 et 168 CO. par le motif déjà que le fabricant qui paie une indemnité à la victime d'un accident, des suites duquel il est déclaré civilement responsable par les lois de 1881 et 1887, n'acquiesce pas la dette d'un tiers, mais se libère d'une obligation personnelle. Enfin il n'existe pas de principe de droit découlant de la nature des choses et généralement reconnu, en vertu duquel une personne tenue de répondre civilement du dommage causé par un tiers serait, par le seul fait du paiement de l'indemnité due au lésé, subrogée aux droits de celui-ci contre le tiers auteur du dommage. (Comp. *Rec. off.* T. XVIII, page 319.)

4. — Le fabricant qui exerce le recours que lui réserve l'art. 4 de la loi du 25 juin 1881 agit donc *jure proprio* et non pas comme subrogé aux droits du lésé.

Ce recours est donné contre les personnes dont la *faute* a entraîné la responsabilité du fabricant. Il est basé sur le principe de droit commun que toute personne qui cause sans droit un dommage à autrui, soit à dessein, soit par négligence ou par imprudence, est tenue de le réparer (art. 50 CO.). C'est donc à tort que Ferrari soutient qu'il suffit, pour que son action en garantie contre la Société des Tramways doive être déclarée fondée, que cette société puisse être rendue responsable de l'accident dont s'agit en vertu de la loi du 1^{er} juillet 1875. Cette loi déclare en effet les entreprises de chemin de fer responsables non seulement des suites d'accidents dûs à une faute de leurs organes ou de leur personnel, mais aussi d'accidents résultant de cas fortuits (art. 2). D'ailleurs Ferrari ne saurait en réclamer le bénéfice par la raison qu'elle ne règle la responsabilité des entreprises de chemin de fer que vis-à-vis de la victime de l'accident et de ses ayants droit; or c'est Staub, et non Ferrari, qui a été victime de l'accident du 11 septembre 1896 et il a déjà été démontré plus haut que le second n'est pas aux droits du premier.

L'action dirigée par Ferrari contre la Société des Tramways, en vertu de l'art. 4 de la loi de 1881, ne peut ainsi être reconnue fondée que s'il est établi que l'accident du 11 septembre 1896 est dû à une faute de la dite société.

Or il résulte des constatations de fait de l'instance cantonale que l'accident en question est dû à la circonstance que les ouvriers de la Compagnie de l'Industrie électrique de Genève ont laissé tomber sur les lignes aériennes en charge des tramways et sur un fil de téléphone qu'ils n'avaient pas remarqué le câble qu'ils étaient occupés à tendre par dessus ces lignes pour servir à la suspension d'un lustre électrique. Ces ouvriers n'étaient pas les subordonnés de la Société des Tramways; ils ne travaillaient pas sous la direction de ses organes, mais bien sous la direction d'un ingénieur de la

Compagnie de l'Industrie électrique, laquelle s'était chargée de l'installation de l'éclairage électrique pour la Société des Tramways. Cette dernière ne saurait dès lors être rendue responsable de la faute ou de la négligence des dits ouvriers ou de l'ingénieur qui les dirigeait.

Mais les premiers juges ont estimé que la Société des Tramways avait aussi commis une faute en ne surveillant pas attentivement les installations qui se faisaient pour son compte. Cette manière de voir ne saurait cependant être approuvée.

Il est tout d'abord évident que la Société des Tramways n'a commis aucune faute, aucune *culpa in eligendo*, en confiant à la Compagnie de l'Industrie électrique de Genève l'installation de l'éclairage électrique de la station de Saint-François. Elle était de plus fondée à s'en remettre aux connaissances spéciales et à l'expérience des organes de la dite compagnie, ainsi que de ses agents et ouvriers, pour prendre les mesures de précaution nécessaires afin d'éviter des accidents au cours de ces installations. Elle était spécialement en droit de compter sur l'ingénieur de la Compagnie de l'Industrie électrique, chargé de la direction des travaux, pour surveiller les ouvriers et prendre les mesures de sécurité indiquées par les circonstances. Aucun fait n'a été allégué pour démontrer qu'elle aurait eu des motifs de douter des aptitudes et de la prudence des agents de la compagnie et qu'elle aurait été ainsi provoquée à intervenir dans la direction ou la surveillance des travaux. Il est au contraire établi à cet égard que le chef-monteur Perrin était un ouvrier expérimenté et capable.

Aucune négligence ne peut donc être imputée à la Société des Tramways elle-même, soit à ses organes dirigeants.

On ne peut pas davantage, et pour les mêmes raisons, reprocher un défaut de surveillance à ses employés.

La preuve n'étant dès lors pas faite que l'accident du 11 septembre 1896 soit dû à une faute de la Société des Tramways, il suit de là que l'action en garantie de Ferrari, basée sur l'art. 4 de la loi du 25 juin 1881, n'est pas fondée et doit être repoussée.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral

prononce :

Le recours de la Société des Tramways est déclaré fondé et le jugement de la Cour civile vaudoise, du 15 mars 1898, est réformé en ce sens que les conclusions en garantie prises par Ferrari contre la société recourante sont repoussées et celles libératoires de la dite société admises.

44. Arrêt du 18 mai 1898,

*dans la cause Compagnie du chemin de fer régional
Saignelégier-Chaux-de-Fonds contre Cattin.*

Art. 59 loi féd. org. jud., valeur du litige. — Congélation, accident? — Travail auxiliaire ou accessoire de l'exploitation d'une ligne ferrée? — Faute de la victime?

Par contrat en date du 1^{er} mars 1893, la Compagnie du chemin de fer régional Saignelégier-Chaux-de-Fonds a engagé à son service le demandeur Justin Cattin, en qualité de garde-voie et d'homme d'équipe, avec un traitement annuel de 1080 fr.

Le 12 janvier 1895, J. Cattin était occupé à débarrasser les rails de la glace qui en garnissait les bords, et après avoir repris ce travail l'après-midi pendant une heure à 1 ¹/₂ heure environ, il déclara ne plus pouvoir continuer, et rentra chez lui après en avoir averti le chef d'équipe; il dit avoir dû interrompre son travail parce que ses pieds s'étaient gelés ensuite du froid excessif qu'il faisait ce jour-là.

A la suite de cette congélation, Cattin a été en traitement du 28 février au 27 mars à l'Hôpital de l'Isle à Berne, et il a dû y subir au pied droit l'amputation de la première phalange du gros orteil et de celle du deuxième doigt.

Le 31 janvier 1895, la compagnie dénonça à Cattin son emploi à partir de la fin du mois de mars suivant.

Par exploit accepté le 20 mai 1895 par la compagnie comme juridiquement notifié, Cattin a assigné cette dernière devant le Tribunal civil du district des Franches-Montagnes, sur le 10 septembre 1895, et, dans cette audience, il a conclu à ce que la défenderesse fût condamnée à lui payer des dommages-intérêts dépassant 400 fr., pour l'accident de travail dont il a été la victime à son service le 12 janvier précédent.

Après l'instruction de la cause, pendant laquelle une expertise et des auditions de témoins sont intervenues, le Tribunal du district des Franches-Montagnes a rendu, sous date du 7 septembre 1897, un jugement adjugeant au demandeur ses conclusions, et fixant à la somme de 3200 fr. l'indemnité que devra lui payer la défenderesse.

La défenderesse recourut contre ce jugement à la Cour d'appel et de cassation du canton de Berne qui, par arrêt du 22 janvier 1898, a adjugé également les conclusions de la demande, mais pour une somme de 1500 fr. seulement, avec intérêts au 5 % l'an à partir du 12 janvier 1895.

C'est contre cet arrêt que la compagnie défenderesse a interjeté un recours en réforme au Tribunal fédéral; dans le mémoire produit par elle à cet effet, elle conclut à ce que la demande de Cattin soit rejetée, et, éventuellement, à ce que l'indemnité allouée soit diminuée.

Dans son mémoire responsif, Cattin conclut à ce qu'il plaise au tribunal de céans :

1° Préjudiciellement dire et déclarer le recours irrecevable, l'objet du litige n'atteignant pas une valeur de 2000 fr.

2° Au fond débouter la recourante de toutes ses conclusions, et partant la condamner à payer au demandeur une somme de 1500 fr., avec intérêt au 5 % l'an à partir du 12 janvier 1895.

L'opposant au recours s'attache à justifier, en substance, ces conclusions de la manière suivante :

Cattin se déclare satisfait du jugement de la Cour d'appel de Berne qui lui alloue une somme principale de 1500 fr. à titre d'indemnité; le jugement de première instance n'aurait