

**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.**

75. Arrêt du 28 novembre 1906, dans la cause

Reymond, dem. et rec., contre

Société de transports par voitures automobiles, déf. et rec.

Accident survenu au cours d'une course en **automobile**, exécutée par une entreprise concessionnée par le Conseil fédéral. — Le Conseil fédéral est autorisé à introduire dans une **concession** pour une **entreprise de transports par automobiles**, une clause rendant applicable à la dite entreprise la législation fédérale sur les chemins de fer, notamment sur la responsabilité. — Négligence grave de la part de l'entreprise. — Quotité de l'indemnité; réserve.

A. — La Société de transports par voitures automobiles, de Neuchâtel, société ayant pour but l'exploitation d'un service public de transport, a obtenu du Département fédéral des postes et des chemins de fer, une concession pour le transport régulier et périodique de voyageurs entre Neuchâtel et Dombresson.

L'acte de concession du 11 novembre 1904, stipule à l'art. 5: « L'entreprise de transports et son exploitation sont » soumises à la surveillance du Département des chemins de » fer pendant la durée de la concession et la législation en » matière de chemins de fer est applicable à l'entreprise en » tant que cette application a sa raison d'être à son égard. »

B. — Le 20 juin 1905, le demandeur Henri Reymond, négociant en vins, à Sézanne (France), monta sur une des voitures de la défenderesse pour se rendre à Fenin. Il s'assit aux côtés du conducteur, tandis qu'une dame s'installait à

l'intérieur de la voiture. Arrivé à la carrière de Fenin, soit au point culminant de la course, le conducteur lança sa voiture à la troisième vitesse sur la pente qui descend dans la direction de Fenin. L'allure devait être d'environ 30 kilomètres à l'heure, quand, subitement, à quelque 500 mètres du village de Fenin, le conducteur s'aperçut que le volant de direction ne marchait plus. Il coupa le courant et bloqua les freins; mais il était trop tard. Bien que l'allure de la voiture fût considérablement réduite, celle-ci franchit le bord de la route et se coucha sur le flanc; le conducteur et les deux voyageurs furent blessés.

Au moment où il s'aperçut que l'automobile allait verser, Henri Reymond sauta sur la route; mais, à cet instant même, la voiture versa. Reymond n'eut pas le temps de se garer, son buste resta dans l'intérieur de la voiture, tandis que ses cuisses et ses reins se trouvaient comprimés entre la machine et le sol.

La cause de l'accident ne put être ni découverte, ni expliquée. La voiture n'avait aucun mal et put revenir immédiatement à Neuchâtel sans difficulté aucune, ni incident. La direction, en particulier, fonctionnait parfaitement bien.

C. — Un rapport médical du Dr de Quervain et un rapport d'expertise médico-légale du Dr Matthey constatent qu'Henri Reymond a subi une lésion du bassin, une tuméfaction du testicule droit et une lésion de la moelle épinière. Le jugement dont est recours constate que les conséquences de l'accident sont les suivantes: a) une lésion du bassin ayant occasionné une incapacité de travail totale de 44 jours et une incapacité de travail partielle, soit réduite de 50 0/0, de 25 jours, mais n'entraînant aucune infirmité permanente; b) une recrudescence d'une ancienne affection tuberculeuse du testicule droit, recrudescence dont la responsabilité n'incombe pas entièrement à l'accident; c) une hémorragie au niveau de la moelle épinière lombaire, dont les conséquences ont presque entièrement disparu, mais n'excluant pas la possibilité de complications ultérieures, de sorte qu'il y a lieu de formuler des réserves de ce chef.

L'accident du 20 juin 1905, a empêché H. Reymond d'être à la tête de son commerce pendant la saison de la moisson, soit pendant la saison la plus favorable de l'année pour la vente des vins. Il a, de la sorte, été privé d'un gain journalier qui n'est pas inférieur à 30 fr.

D. — Par demande du 16 octobre 1905, H. Reymond a conclu à ce qu'il plaise aux tribunaux :

I. Condamner la société défenderesse à payer au demandeur la somme de 10 180 fr. à titre de dommages et intérêts.

II. Réserver conformément à l'art. 6 de la loi sur la responsabilité des chemins de fer du 1^{er} juillet 1875, une révision ultérieure du jugement pour le cas d'aggravation de l'état du blessé.

III. Condamner la société défenderesse à payer au demandeur l'intérêt légal de toutes sommes dues par elle et cela dès le jour de la signification de la demande.

La société défenderesse a conclu à libération.

Le demandeur a invoqué la concession accordée à la Société de transports en date du 11 novembre 1905. A teneur de cette concession, la législation en matière de chemins de fer est applicable à l'entreprise, en tant que cette application a sa raison d'être à son égard. L'accident étant arrivé le 20 juin 1905, et la loi fédérale sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer du 28 mars 1905, n'étant entrée en vigueur que le 1^{er} août 1905, c'est l'ancienne loi sur la matière qui est applicable en l'espèce. Le demandeur a invoqué les articles 2, 3, 5, 6, 7, 11 et 12 de cette loi sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer du 1^{er} juillet 1875, en corrélation avec les articles 7, 8 et 18 de la loi fédérale du 5 avril 1894 sur la régle des postes avec l'arrêté du Conseil fédéral du 14 octobre 1902 et les art. 4 et 5 de la concession. Il a détaillé comme suit le chiffre de l'indemnité réclamée :

Incapacité totale de travail, 44 jours à 30 fr.	Fr. 1 320 —
Incapacité de 50 % de travail, 44 jours à 15 fr.	» 660 —
<i>A reporter,</i>	Fr. 1 980 —

<i>Report,</i>	Fr. 1 980 —
Frais de traitement, soins et pharmacie	» 200 —
Diminution dans la capacité de travail inférieure au 50 % jusqu'au jour de la demande et atteinte dans la santé	» 8 000 —
Total,	Fr. 10 180 —

La société défenderesse, après avoir contesté la compétence du Tribunal de Neuchâtel pour trancher un litige fondé en droit sur la loi sur la régle des postes et s'être vue débouter de sa prétention, s'est bornée à contester le bien-fondé de la demande et l'applicabilité des dispositions légales invoquées par le demandeur. — A son avis, elle aurait dû être actionnée directement devant le Tribunal fédéral à teneur des dispositions de l'art. 36 de la loi fédérale sur la régle des postes. Suivant elle, également, la loi fédérale ancienne sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer est inapplicable en l'espèce. Il s'agit là, dit-elle, d'une loi spéciale, établissant des règles d'exception, applicable par conséquent aux seules entreprises spécialement désignées. Or, la loi en question ne parle nulle part des entreprises de transports par voitures automobiles, tandis que la loi nouvelle de 1905 en parle expressément ; elle est donc inapplicable à ces entreprises. — Le fait que le Conseil fédéral a stipulé dans l'acte de concession, article 5, que l'entreprise est soumise à la législation en matière de chemins de fer est inopérant, le Conseil fédéral n'ayant pas les pouvoirs suffisants pour stipuler cela, en l'absence de toute loi.

E. — Par jugement du 7 mai 1906, le Tribunal cantonal de Neuchâtel a :

I. Condamné la Société de transports par voitures automobiles, à Neuchâtel, à payer à Henri Reymond, la somme de 1895 fr. avec intérêts au 5 % l'an dès le 16 octobre 1905.

II. Fait toutes réserves en faveur de Henri Reymond des droits pouvant lui compéter dans la suite contre la société défenderesse pour le cas où des complications prévues résulteraient de la lésion de la moelle épinière subie par lui dans l'accident du 20 juin 1905.

Le Tribunal cantonal de Neuchâtel constate que les entreprises de transports concessionnées, comme c'est le cas de la société défenderesse, sur la base des dispositions de la loi fédérale sur la régle des postes, du 5 avril 1894, sans être des postes proprement dites, s'en rapprochent considérablement et qu'il est dès lors très naturel de les soumettre, — autant que faire se peut, — aux dispositions applicables aux postes. Or l'art. 18 de la loi sur la régle des postes applique à celles-ci la loi sur la responsabilité des entreprises de transport. Donc en déclarant les dispositions de la législation en matière de chemins de fer applicables à la société défenderesse, le Département fédéral des postes et des chemins de fer n'a fait, en somme, qu'assimiler cette dernière à la poste. — L'instance cantonale a donc appliqué en l'espèce la loi du 1^{er} juillet 1875 ; considérant qu'il n'est pas nécessaire à la victime de prouver qu'il y a eu faute, le tribunal a reconnu la société défenderesse responsable et a établi le compte du dommage à réparer par elle, comme suit :

Incapacité totale de travail du 20 juin au 7 août, soit 44 jours à 30 fr. par jour . . .	Fr. 1320 —
Incapacité de 50 % du 8 août au 2 septembre, 25 jours à 15 fr.	> 375 —
Soins médicaux et frais de traitement . . .	> 200 —
Total,	Fr. 1895 —

Vu le fait que la victime a retrouvé sa pleine capacité de travail, qu'aucun dol, ni aucune négligence ne peut être reproché à la société défenderesse, l'accident survenu étant inexplicable, le surplus de la demande d'Henri Reymond a été écarté ; cependant, étant donné que les conséquences de la lésion de la moelle épinière subie par le demandeur ne peuvent pas être exactement appréciées pour le moment, le jugement a réservé le cas où des complications ultérieures viendraient à se produire de ce chef.

F. — C'est contre ce jugement que les parties ont déclaré recourir l'une et l'autre en réforme au Tribunal fédéral.

Le demandeur Henri Reymond a conclu à ce qu'il plaise à la Cour :

« 1° Réformer l'arrêt du Tribunal cantonal de Neuchâtel » du 7 mai 1906, dans le sens des conclusions suivantes :

» 2° Condamner la partie défenderesse à payer au recourant une indemnité de 6895 fr. avec intérêt légal dès le » 16 octobre 1905.

» 3° Faire toutes réserves en faveur d'Henri Reymond » des droits pouvant lui compéter dans la suite contre la » société défenderesse pour le cas où des complications im- » prévues résulteraient non seulement de la lésion de la » moelle, mais aussi de la contusion testiculaire causée par » l'accident du 20 juin 1905. »

Le demandeur estime que c'est à tort que le Tribunal cantonal n'a pas tenu compte de la tuméfaction du testicule droit attribuable à une contusion testiculaire en même temps qu'à une affection tuberculeuse. En restant même sur le terrain des articles 1 et 5, le recourant estime qu'une indemnité lui est due du chef de cette recrudescence notable de la tuberculose qui s'est jetée sur le testicule droit ; il fallait, en tous cas, admettre une réserve pour les complications imprévues pouvant résulter de cette lésion testiculaire ; enfin, c'est à tort qu'on n'a pas admis la négligence grave et appliqué l'art. 7 de la loi.

Le recourant établit comme suit le calcul de l'indemnité qu'il réclame :

Chiffre reconnu par le Tribunal cantonal pour dommage immédiat	Fr. 1895 —
Atteinte dans la santé pour localisation de la tuberculose sur le testicule droit.	> 5000 —
Total,	Fr. 6895 —

La société défenderesse a, dans son recours, repris ses conclusions en libération originaires.

Statuant sur ces faits et considérant en droit :

1. — L'argument essentiel sur lequel la société défenderesse a appuyé ses conclusions libératoires et fondé son recours est que la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur en cas d'accidents, invoquée par le demandeur et

appliquée par le tribunal de première instance, serait inapplicable en l'espèce, s'agissant de transports par automobile. La recourante estime que le Conseil fédéral ne pouvait pas déclarer la dite loi applicable à ce nouveau genre de transports et que, par conséquent, l'article 5 de la concession du 11 novembre 1904 ne saurait avoir produit l'effet qu'on prétend lui attribuer.

Il importe de remarquer, d'entrée de cause, que la question à juger n'est relative qu'à la responsabilité d'une société de transports concessionnée en vertu d'un acte spécial et qu'il ne s'agit, par conséquent, pas, en l'espèce, de la responsabilité ensuite d'accident d'automobile en général. Le litige porte uniquement sur le point de savoir si l'on peut, en vertu de la concession du 11 novembre 1904, faire découler de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875, la responsabilité ensuite d'accident de la Société de transports par voitures automobiles à Neuchâtel.

2. — La loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 ne concerne que les chemins de fer et les bateaux à vapeur; cela résulte de son texte même et du fait qu'à l'époque où elle a été promulguée, l'automobilisme n'était pas encore usité comme il l'est actuellement. Pour que les dispositions de cette loi spéciale puissent être invoquées contre une entreprise de transports par automobiles, il faut que la sphère d'action de la loi ait été étendue par une autre loi ou par un acte ayant la valeur d'un acte législatif et la même portée. Comme c'est de la concession que le demandeur entend déduire ses droits à invoquer la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875, c'est la valeur de cet acte qu'il faut, avant tout, vérifier.

Le Tribunal fédéral n'est pas compétent, en regard du principe de la séparation des pouvoirs, pour examiner, au fond, la question de savoir si, en regard de la constitution, le Conseil fédéral peut étendre le champ d'application d'une loi, ni s'il peut être investi d'une fonction semblable par l'Assemblée fédérale. Comme juge civil, il n'a qu'à vérifier si le Conseil fédéral a été investi par l'Autorité législative de pouvoirs spéciaux en la matière, et s'il a conditionné la conces-

sion accordée dans les limites des compétences à lui attribuées (Conf. Entsch. d. RG in Civilsachen, t. 24, p. 3).

3. — La loi fédérale sur la régle des postes du 5 avril 1894, dispose ce qui suit :

« ART. 7. Le Conseil fédéral peut accorder, contre paiement d'une finance, des concessions d'une durée déterminée pour le transport régulier et périodique de personnes par bateaux à vapeur, voitures, etc., et pour le transport de personnes au moyen d'extrapostes. »

« Le Conseil fédéral détermine les conditions auxquelles la concession est subordonnée. »

« ART. 8. Les bateaux à vapeur, les voies funiculaires aériennes et les autres entreprises de transport exploitées au moyen de moteurs sont placés sous le contrôle de la Confédération, spécialement en ce qui concerne leurs installations techniques et les conditions d'exploitation. »

Par un « Arrêté du 14 octobre 1902, concernant le contrôle et les concessions des voies funiculaires aériennes et autres entreprises de transport », le Conseil fédéral a décidé ce qui suit :

« Le contrôle des voies funiculaires aériennes et des autres entreprises de transport, l'octroi des concessions de ces entreprises et la fixation des conditions réglementaires attribués à la Confédération par les articles 7 et 8 de la loi fédérale sur la régle des postes, du 5 avril 1894, sont placés provisoirement dans la compétence du Département fédéral des Postes et des Chemins de fer, division des Chemins de fer. Recours peut être interjeté auprès du Conseil fédéral de toute décision prise en cette matière par le Département. »

C'est en se basant expressément sur cet arrêté que le Département fédéral des Postes et des Chemins de fer a accordé à la société recourante, la concession du 11 novembre 1904, « aux conditions spéciales ci-après et sous la réserve d'observer strictement les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des Autorités fédérales applicables aux entreprises de transport de cette nature. »

La société n'ayant pas interjeté de recours auprès du Conseil fédéral contre la décision prise à son égard par le Département des Postes et des Chemins de fer en ce qui concerne les conditions spéciales de la concession, il y a lieu de considérer cet acte comme sanctionné par le Conseil fédéral et émanant de lui.

Cette concession ayant été accordée par l'autorité investie d'un pouvoir spécial à cet effet par l'art. 7 de la loi sur la régle des postes, elle doit donc être envisagée comme l'équivalent d'un acte législatif et les règles qu'elle pose doivent être considérées par le juge, à l'égal de dispositions légales, pour autant qu'elles ne sortent pas du cadre des compétences conférées à l'autorité qui les a posées par délégation.

4. — L'article 5 de la concession dispose que : « L'entre-
 » prise de transports et son exploitation sont soumises à la
 » surveillance du Département des Chemins de fer pendant
 » la durée de la concession, et la législation en matière de
 » chemins de fer est applicable à l'entreprise en tant que
 » cette application a sa raison d'être à son égard. » Or,
 comme la loi du 1^{er} juillet 1875 sur la responsabilité des
 entreprises de chemins de fer fait incontestablement partie
 de la « législation en matière de chemins de fer » et que son
 application « a sa raison d'être » à l'égard des accidents
 survenus en cours d'exploitation d'une société de transports
 par automobiles, l'instance cantonale a déclaré cette loi ap-
 plicable en l'espèce. Cette solution doit être confirmée.

On ne saurait, en effet, contester au Conseil fédéral le droit d'introduire dans la concession une clause analogue, et c'est à tort que la société défenderesse a prétendu que la compétence accordée par la loi à l'autorité exécutive était purement administrative et que cela était si vrai que l'arrêté du Conseil fédéral du 14 octobre 1902 ne prévoyait que la fixation de « conditions réglementaires ». L'article 7 de la loi fédérale sur la régle des postes dit expressément à son second alinéa, que le Conseil fédéral détermine les conditions auxquelles la concession est subordonnée et c'est de cet article que dérive la délégation de pouvoirs. L'arrêté du

14 octobre 1902 a, il est vrai, introduit les termes de « conditions réglementaires », mais cette expression n'a aucune portée décisive. En effet, d'une part, le texte allemand parle de « nähere Bedingungen », c'est-à-dire de « conditions plus détaillées », et d'autre part, rien ne s'oppose à ce que l'autorité exécutive agissant par délégation de pouvoirs, crée le droit par un article de règlement (Conf. RO 32 I 107-108).

Au reste, la condition en vertu de laquelle la société a été soumise par le Conseil fédéral à la loi fédérale sur la responsabilité des chemins de fer s'imposait. En effet, la loi sur la régle des postes consacre un monopole en faveur de la Confédération ; les articles 7 et 8 autorisent une dérogation par concession du Conseil fédéral ; mais il est normal et rationnel que les conditions de ces concessions ne créent pas en faveur des concessionnaires une situation plus favorable que celle dans laquelle se trouve la Confédération pour ses propres entreprises de transport. Or, l'art. 18 de cette même loi sur la régle des postes rend les postes fédérales responsables des dommages causés dans leur exploitation « dans la même mesure que les entreprises de transport (chemins de fer, bateaux à vapeur). » Il serait donc contraire à l'esprit même de la loi de contester au Conseil fédéral le droit d'imposer aux concessionnaires d'entreprises de transport, les mêmes conditions que celles qui régissent ses propres entreprises.

5. — La loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 étant applicable, le Tribunal cantonal de Neuchâtel a déclaré la société défenderesse responsable de plein droit par le seul fait que l'accident est survenu dans l'exploitation ; ce point doit être considéré comme acquis, la défenderesse n'ayant pas allégué d'exception légale dans son recours. Le demandeur conclut en revanche, à côté et en plus de l'indemnité lui revenant à raison de l'art. 5 de la loi, à une somme équitablement fixée en vertu de l'art. 7, l'entreprise de transport étant à son avis coupable de dol ou négligence grave.

Le jugement dont est recours constate que l'accident survenu est resté inexpliqué jusqu'à ce jour et qu'aucun dol ni aucune négligence n'ont été établis à la charge de la défen-

deresse. Ces constatations lient le Tribunal fédéral pour autant qu'elles ne sont pas contraires aux pièces du dossier. Pour justifier sa prétention le demandeur a allégué, en plaidoirie, une série de faits, desquels il prétendrait déduire une faute grave dont sa partie adverse se serait rendue coupable. Mais ces allégations, pour autant qu'elles ont été présentées devant l'instance cantonale et qu'elles ont fait l'objet d'une instruction contradictoire, ne sont nullement prouvées par les pièces du dossier. S'il est établi que les voitures automobiles de la société ont été l'objet de fréquentes réparations, c'est bien plutôt une preuve de sollicitude que de négligence ; si à l'origine le nombre des véhicules était peut-être insuffisant pour l'horaire, ce défaut n'existait plus à l'époque de l'accident. Il résulte des témoignages que le chauffeur qui conduisait la machine, bien que n'ayant peut-être pas fait d'examen spécial, était un conducteur expérimenté et de sang-froid ; le demandeur lui-même a reconnu qu'au moment où l'accident s'est produit l'allure n'était pas exagérée. La preuve d'un étourdissement, d'une indisposition du chauffeur, le fait qu'il aurait parlé ou fumé, ce qui l'aurait distrait de son service, n'a pas été rapportée. Enfin, le fait que l'accident n'aurait pas été signalé tout de suite à l'autorité compétente ne saurait avoir d'importance en ce qui concerne la cause de l'accident lui-même.

C'est donc uniquement en regard des dispositions des art. 5 et 6 de la loi qu'il y a lieu de fixer la quotité de l'indemnité à attribuer à la victime.

6. — La société défenderesse n'a pas attaqué le calcul mis par le Tribunal cantonal à la base de son jugement, pour justifier l'indemnité de 1895 fr. accordée à la victime. Le demandeur conclut, en revanche, que ce chiffre soit « augmenté de 5000 fr. pour atteinte dans la santé par localisation de la tuberculose sur le testicule droit », et qu'il soit fait toutes réserves . . . pour le cas où des complications imprévues résulteraient non seulement de la lésion de la moelle, mais aussi de la contusion testiculaire causée par l'accident du 20 juin 1905. »

A teneur de l'art. 5 de la loi, en cas de lésions corporelles,

l'indemnité doit comprendre les frais de guérison et le préjudice pécuniaire que l'incapacité de travail, totale ou partielle, durable ou passagère, a causée à la personne blessée. Or le jugement dont est recours constate en fait que le demandeur a retrouvé sa pleine capacité de travail ; cette constatation lie le Tribunal fédéral pour autant qu'elle n'est pas en contradiction avec les pièces du dossier.

Il résulte des trois rapports médicaux produits, datés des 4 et 7 août et du 2 septembre 1905 et du rapport d'expertise du 14 mars 1906, qu'à la date du 2 septembre 1905, admise par l'instance cantonale, le demandeur a pu reprendre son travail régulier ; il ne conteste du reste pas ce fait. Le rapport d'expertise constate que les fonctions génitales sont normales, mais que le testicule droit est augmenté de volume et que la lésion testiculaire n'est actuellement pas guérie. Au sujet de cette lésion le rapport médical du 2 septembre 1905 s'exprimait en ces termes : « L'accident a produit une recrudescence notable d'une lésion tuberculeuse antérieure, recrudescence pouvant entraîner éventuellement la perte de l'organe » et, plus loin : « L'accident du 20 juin a amené... une recrudescence d'une ancienne affection tuberculeuse du testicule droit, dont le pronostic est douteux, mais dont la responsabilité ne revient pas entièrement à l'accident. »

Etant donné, d'une part, le doute qui plane sur les conséquences que peut entraîner cette lésion testiculaire, aux dires d'un homme de l'art, et, d'autre part, le fait que l'expert a constaté que cette lésion n'était pas encore guérie, il y a lieu, bien qu'actuellement le demandeur dispose de sa pleine capacité de travail, de réserver le cas où l'état du blessé s'aggraverait à raison de cette lésion, cela en conformité de l'art. 6 al. 2 de la loi.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

I. — Le recours de la société défenderesse est écarté.

II. — Le recours du demandeur Henri Reymond est partiellement admis.

III. — Le jugement du Tribunal cantonal de Neuchâtel du 7 mai 1906, est confirmé, sauf en ce qu'il est fait toutes réserves en faveur d'Henri Reymond des droits pouvant lui compéter dans la suite contre la société défenderesse pour le cas où des complications imprévues résulteraient non seulement de la lésion de la moelle, mais aussi de la contusion testiculaire causée par l'accident du 20 juin 1905.

76. Arrêt du 1^{er} novembre 1906, dans la cause

Sartoris, dem. et rec.,

contre Administration des Chemins de fer fédéraux, déf. et int.

Accident arrivé pendant la construction d'un tunnel. Faute de l'entreprise chargée de la construction du tunnel. — Montant de l'indemnité. (Ouvrier de 51 ½ ans, blessures.)

A. — Victor Sartoris, originaire de Rueglio (prov. de Turin, Italie), a été, le 6 janvier 1904, victime d'un accident, alors qu'il était au service de l'Administration des Chemins de fer fédéraux comme surveillant des travaux qu'effectuait, pour percer le tunnel du Simplon, l'entreprise Brandt, Brandau & C^{ie}. Les circonstances dans lesquelles s'est produit cet accident ainsi que les conséquences qu'il a entraînées à sa suite au point de vue de la réduction de la capacité de travail de la victime, seront exposées pour autant que besoin sera, dans la partie de droit de cet arrêt.

Par exploit du 3 janvier 1905, suivi le 8 février 1905 du dépôt de la demande, Sartoris a introduit action contre l'Administration des Chemins de fer fédéraux devant la Cour civile du Tribunal cantonal vaudois, en se fondant sur les dispositions de la loi fédérale sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer du 1^{er} juillet 1875 et, subsidiairement, sur celles des lois sur la responsabilité civile des fabricants des 25 juin 1881 et 26 avril 1887, et en concluant à ce que la défenderesse fût condamnée à lui payer, avec in-

térêts au 5 % dès le 6 janvier 1904, la somme de 28 000 fr., la revision du jugement à intervenir devant d'ailleurs demeurer réservée conformément à l'art. 6 al. 2 de la loi sus-rappelée du 1^{er} juillet 1875 (éventuellement, conformément à l'art. 8 al. 1 de la loi du 25 juin 1881).

B. — La défenderesse a conclu au rejet de cette demande comme mal fondée.

C. — Par arrêt du 5 septembre 1906, — et pour des motifs qui apparaîtront dans les considérations de droit du présent arrêt, pour autant que cela sera nécessaire, — la Cour civile du Tribunal cantonal vaudois a écarté la demande comme mal fondée.

D. — C'est contre cet arrêt du 5 septembre 1906 que, en temps utile, Sartoris a déclaré recourir en réforme auprès du Tribunal fédéral en reprenant les conclusions de sa demande devant l'instance cantonale.

E. — Dans les plaidoiries de ce jour, le représentant du recourant a dit persister dans ces conclusions qu'il a développées ; — le représentant de l'intimée a conclu au rejet du recours comme mal fondé.

Statuant sur ces faits et considérant en droit :

1. — Le recourant a invoqué et invoque encore à l'appui de sa demande en premier lieu l'art. 1 de la loi sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer du 1^{er} juillet 1875, en soutenant que l'accident dont il a été la victime le 6 janvier 1904, est dû à une faute, sinon de l'intimée elle-même, du moins des gens auxquels celle-ci ou son prédécesseur en droit, la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon, avait remis les travaux de percement ou de construction du tunnel du Simplon. Or, il résulte des preuves administrées au cours du procès et en particulier de l'expertise technique à laquelle il a été procédé, ce qui suit :

Par contrat du 15 avril 1898, la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon remit à la Société en commandite Brandt, Brandau & C^{ie}, ayant son siège à Winterthur, l'entreprise des travaux de construction du tunnel du Simplon. Ultérieurement, ensuite du rachat des chemins de fer du