

## IV. EISENBAHNHAFTPFLICHT

## RESPONSABILITÉ CIVILE DES CHEMINS DE FER

## 28. Arrêt de la IIe Section civile du 16 avril 1943 dans la cause Compagnie du chemin de fer Fribourg-Morat-Anet contre Bourquin.

*Responsabilité des entreprises de chemin de fer.* Dommage causé par la collision d'un véhicule automobile et d'un chemin de fer (art. 1, 18 LRC ; 25, 38 LA).

1. Règles à observer par le conducteur d'un véhicule automobile qui franchit un passage à niveau non gardé (consid. 1).
2. Précautions à prendre par la compagnie de chemin de fer pour réduire le risque d'accidents à un passage à niveau non gardé. Visibilité (consid. 2).
3. Partage de responsabilité : Appréciation de la mesure dans laquelle chacun des deux moyens de locomotion a causé l'accident ; appréciation fondée sur la comparaison des risques inhérents à l'emploi du véhicule automobile et à l'exploitation du chemin de fer ; modification de cette répartition en cas de fautes concurrentes (consid. 3).
4. La compagnie du chemin de fer ne peut réclamer au conducteur ou au détenteur de l'automobile le remboursement des frais du procès qu'elle a eu à soutenir contre la victime de l'accident que dans la mesure où, en résistant à l'action de la victime, elle a indirectement défendu leurs propres intérêts (cons. 4).
5. Si elle a déjà obtenu de la victime, prise en qualité de détenteur du véhicule et répondant pour le conducteur, la réparation de la part du dommage matériel à laquelle elle pouvait prétendre compte tenu de sa propre faute, elle n'a plus rien à réclamer de ce chef au conducteur lui-même (consid. II).

*Eisenbahnhaftpflicht.* Schadensfolgen des Zusammenstosses von Motor- und Eisenbahnfahrzeug.

1. Was für Regeln hat der Führer des Motorfahrzeuges beim Befahren eines unbewachten Niveauüberganges zu beachten ? (Erw. 1).
2. Was für Massnahmen hat die Bahnunternehmung zur Vermeidung von Unfällen bei solchen Übergängen zu treffen ? Übersichtlichkeit. (Erw. 2).
3. Verteilung der Haftung nach dem Anteil an der Verursachung, der jedem der beiden Fahrzeuge zuzuschreiben ist, unter Berücksichtigung der mit seinem Gebrauch verbundenen Gefahren, und nach dem beidseitigen Verschulden (Erw. 3).
4. Für die Kosten des mit dem Opfer des Zusammenstosses ausgetragenen Prozesses kann die Bahnunternehmung vom Führer oder vom Halter des Motorwagens nur insoweit Ersatz verlangen, als die Verteidigung gegenüber der Klage des Verunfallten ebenfalls im Interesse dieser andern Haftpflichtigen lag (Erw. 4).

5. Ablehnung einer Ersatzpflicht des Motorfahrzeugführers gegenüber der Bahnunternehmung für einen dieser bereits durch den Halter des Motorfahrzeuges ersetzten Schaden. (Erw. II).

*Responsabilità delle imprese di strade ferrate.* Danno causato dallo scontro d'un autoveicolo con un veicolo ferroviario (art. 1, 18 LRC ; 25, 38 LCAV).

1. Regole che il conducente d'un autoveicolo deve osservare attraversando un passaggio a livello non custodito (consid. 1).
2. Precauzioni che deve prendere la compagnia ferroviaria per ridurre il pericolo d'infortuni ad un passaggio a livello non custodito. Visibilità (consid. 2).
3. Divisione della responsabilità : apprezzamento della misura in cui ciascuno dei due mezzi di locomozione ha causato l'infortunio ; apprezzamento basato sul confronto dei pericoli inerenti all'uso d'un autoveicolo e all'esercizio d'una ferrovia ; modifica di questa divisione in caso di colpe concomitanti (consid. 3).
4. La compagnia ferroviaria non può esigere dal conducente o dal detentore dell'autoveicolo il rimborso delle spese della causa che ha dovuto sostenere contro la vittima dell'infortunio se non nella misura in cui, resistendo all'azione della vittima, ha indirettamente difeso i loro propri interessi (consid. 4).
5. Se la compagnia ferroviaria ha già ottenuto dal leso, nella di lui qualità di detentore del veicolo e responsabile pel conducente, il risarcimento del danno materiale cui poteva pretendere tenuto conto della sua propria colpa, essa non può più esigere nulla per tale titolo dal conducente stesso (consid. II).

A. — Le 13 octobre 1935, Jacques Bourquin qui se rendait de Morat à Villars-les-Moines en conduisant l'automobile de son père est entré en collision à 11 h. 23 avec une locomotrice de la C<sup>ie</sup> du chemin de fer Fribourg-Morat-Anet qui avait quitté Morat quelques minutes plus tôt et allait à Fribourg. L'accident est survenu à l'endroit où la route secondaire qui relie la route cantonale Fribourg-Morat au village de Villars-les-Moines croise la ligne. Suivant les constatations du jugement attaqué, l'état des lieux peut être décrit comme suit :

De l'endroit où elle quitte la route cantonale jusqu'au passage à niveau, la route secondaire est rectiligne sur une distance de 87 m. A droite (par rapport au conducteur de l'automobile), elle est bordée par un pré, au niveau de la route. La ligne de chemin de fer et la station de Courgevax-Villars-les-Moines sont parfaitement visibles et un train venant de Fribourg peut être aperçu sur une grande distance. Sur la gauche, en revanche, la visibilité est très

mauvaise. Elle est gênée tout d'abord par des arbres fruitiers puis par une maison (la ferme Haldimand) située dans l'angle formé par la route et la voie du chemin de fer et devant laquelle se trouvaient, à l'époque de l'accident, des buissons ainsi qu'un tas de fumier. La maison cache entièrement la voie et empêche de voir le train jusqu'à une très petite distance du croisement. A cet endroit d'ailleurs, la voie est en contre-bas du terrain sur lequel se trouve la maison, de sorte qu'en suivant la route dans la direction du passage à niveau, la présence d'un train arrivant de Morat se manifeste seulement par la vue de la partie supérieure des wagons et cela seulement à une distance de 24 mètres du croisement. En outre, sur une distance de 2 m. 50 environ, le train était de nouveau dissimulé par un buisson, lequel a été arraché depuis lors. Ce n'était qu'à 12 m. du passage que la vue sur la gauche était complètement libre. Le passage à niveau qui n'était plus gardé depuis 1931 était indiqué par un signal avertisseur en croix conforme à l'ordonnance du Conseil fédéral du 7 mai 1929. Il n'existait en revanche ni signal triangulaire ni poteaux indicateurs de distance ; ils n'ont été placés qu'après l'accident. Le signal en croix était parfaitement visible pour l'automobiliste dès l'instant où il quittait la route cantonale. Néanmoins le passage a toujours été considéré comme dangereux. Deux accidents ont failli s'y produire avant le 13 octobre 1935.

L'accident dont il est question en l'espèce s'est produit dans les circonstances suivantes :

L'automobile était conduite par Jacques Bourquin. Dans la voiture se trouvaient également son père, le Dr Emile Bourquin, son oncle, André Bourquin, et deux autres personnes. Peu avant 11 h. 23, Jacques Bourquin, quittant la route cantonale, s'engageait sur la route secondaire. Il circulait à 20 km. à l'heure. A l'instant où il arrivait à l'angle de la maison Haldimand arrivait de gauche le train régulier qui passe à 11 h. 23 à la station de Courgevaux-Villars-les-Moines. Ce train, composé d'une

locomotrice et d'un wagon, circulait à une vitesse de 34 km. à l'heure. Le conducteur avait donné le coup de sifflet réglementaire peu avant d'arriver au croisement. Ce coup de sifflet n'a pas été entendu par les occupants de l'automobile. De son côté, le conducteur de l'automobile a klaxonné peu avant d'arriver à la maison Haldimand. Le train et l'auto n'ont pu s'arrêter et sont entrés en collision.

B. — A la suite de l'accident le Dr Bourquin et André Bourquin ont l'un et l'autre assigné la Compagnie du chemin de fer en dommages-intérêts. La Compagnie a formé une demande reconventionnelle contre le Dr Bourquin en lui réclamant la somme de 500 fr. 50 pour les dégâts subis par la locomotrice.

Par arrêt du 5 octobre 1937, sur appel d'un jugement rendu par le Président du Tribunal de Laupen, la Cour d'appel du Canton de Berne a condamné la Compagnie à payer au Dr Bourquin la somme de 2389 fr. à titre de dommages-intérêts, avec intérêt à 5 % du 13 octobre 1935 ainsi qu'une partie de ses frais et dépens. L'arrêt est motivé en résumé de la manière suivante : L'accident est dû aussi bien à la faute du conducteur de l'automobile — c'est-à-dire à la faute d'un tiers — qu'à celle de la Compagnie. Celle-ci répond de la totalité du dommage corporel causé au Dr Bourquin (875 fr.). En ce qui concerne le dommage matériel, elle en répond, d'après l'art. 11 de la loi sur la responsabilité de chemins de fer, en proportion de sa faute. Or l'accident est imputable pour 40 % à la faute de la Compagnie et pour 60 % à la faute de Jacques Bourquin. La Compagnie doit ainsi payer les 2/5 du dommage matériel, soit 1814 fr. En revanche, le Dr Bourquin, en sa qualité de détenteur de l'automobile, doit payer à la Compagnie les 3/5 du dommage matériel subi par elle, soit 300 fr.

A André Bourquin, la Cour a alloué, pour des motifs analogues, la somme de 815 fr. 75.

En vertu de cet arrêt la Compagnie a payé au Dr Bour-

quin 2389 fr. (soit 875 plus 1814 — 300 fr.), plus les intérêts, les frais et dépens du procès, soit au total 5273 fr. 50. Elle a payé à André Bourquin la somme de 815 fr. 75 ainsi que celle de 203 fr. 25 à titre d'intérêts, frais et dépens.

C. — Par commandement de payer du 30 septembre 1938, la Compagnie a réclamé à Jacques Bourquin la somme de 7000 fr. avec intérêts dès le 5 octobre 1937, représentant, outre le dommage causé à la locomotrice, le montant des indemnités qu'elle avait eu à payer à la suite de l'accident. Jacques Bourquin a fait opposition.

D. — Par demande du 14 avril 1939, la Compagnie a assigné Jacques Bourquin en paiement de la somme de 6791 fr. 50 se décomposant de la manière suivante :

dégâts à la locomotrice . . . . .	fr. 500.—
montant de l'indemnité payée au D <sup>r</sup> Bourquin . . . . .	» 5272.—
montant de l'indemnité payée à André Bourquin . . . . .	» 1019.—

Jacques Bourquin a reconnu devoir à la demanderesse la somme de 914 fr. 90 avec intérêts à 5 % du 13 octobre 1935 et a conclu pour le surplus au rejet des conclusions de la demande. Selon lui, le compte du dommage s'établissait comme suit :

réparation de la locomotrice . . . . .	fr. 500.50
dommage corporel subi par le D <sup>r</sup> Bourquin »	875.—
dommage matériel subi par le D <sup>r</sup> Bourquin »	4536.—
dommage corporel subi par André Bourquin »	650.—
Total. . . . .	fr. 5561.50

En vertu de l'arrêt de la Cour d'appel, la demanderesse avait à supporter les 2/5 de cette somme. Ayant effectué les versements suivants : 500 fr. 50 pour la réparation de la locomotrice, 2389 fr. au D<sup>r</sup> Bourquin et 650 fr. à André Bourquin, soit 3539 fr. 50 au total, elle n'avait droit qu'à la différence entre cette dernière somme et celle de 2624 fr. 60, soit à 914 fr. 90.

E. — Par jugement du 3 février 1943, la Cour civile du Tribunal cantonal vaudois a condamné Jacques Bourquin à payer à la demanderesse la somme de 915 fr. avec intérêts à 5 % dès le 13 octobre 1935, débouté la demanderesse du surplus de ses conclusions et dit que la demanderesse supportera ses propres frais et remboursera les 4/5 de ceux du défendeur.

F. — La demanderesse a recouru en réforme en concluant à ce qu'il plaise au Tribunal fédéral lui allouer ses conclusions,

principalement à concurrence de 6792 fr.,  
 subsidiairement à concurrence de 4596 fr.,  
 plus subsidiairement encore à concurrence de 1941 fr. 60,  
 chacune de ces sommes avec intérêts à 5 % dès le 13 octobre 1935.

Le défendeur a conclu au rejet du recours et à la confirmation du jugement.

#### *Considérant en droit :*

Ainsi que la Cour civile l'a déjà relevé, l'action de la demanderesse a deux fondements juridiques différents. D'une part, elle tend à faire condamner le défendeur à restituer à la demanderesse les sommes que celle-ci a été appelée à payer au D<sup>r</sup> Bourquin et à André Bourquin, et repose à cet égard sur l'art. 18 de la loi sur la responsabilité des entreprises de chemin de fer, du 28 mars 1905 ; d'autre part, elle vise à faire condamner le défendeur à indemniser la demanderesse du dommage causé à la locomotrice, et se caractérise sur ce point comme une action en dommages-intérêts ordinaire, c'est-à-dire soumise au droit commun.

#### I Action récursoire.

1. — L'art. 18 de la loi sur la responsabilité des entreprises de chemin de fer dispose que l'entreprise a un recours contre les personnes par la faute desquelles l'accident s'est produit. La demanderesse et recourante soutient que l'accident est dû à la faute exclusive du défendeur qui doit

par conséquent en supporter seul les conséquences, selon l'art. 51 al. 2 CO, sa responsabilité à elle ne s'étant trouvée engagée qu'en vertu de la loi.

La faute du défendeur, qui conduisait l'automobile, est incontestable et d'ailleurs reconnue. Il a enfreint diverses prescriptions destinées à garantir la sécurité du trafic. Tout d'abord il a traversé la voie sans s'inquiéter de savoir s'il n'allait pas se trouver en présence d'un train. Il connaissait pourtant les lieux et la ligne, visible de loin, aurait dû également le prévenir du danger. Il a ainsi contrevenu à l'art. 3 de la loi sur la police des chemins de fer, du 18 février 1878, qui interdit de traverser la voie aux passages à niveau à l'approche d'un train et qui a pour corollaire que celui qui s'apprête à croiser une ligne de chemin de fer doit s'assurer d'abord qu'aucun train n'est en vue, obligation qui est du reste expressément énoncée à l'art. 11 al. 2 lettre b de l'ordonnance du 7 mai 1929 concernant la fermeture et le signalement des croisements à niveau des chemins de fer avec les routes et chemins publics.

En second lieu on peut reprocher au défendeur un excès de vitesse. L'art. 4 al. 2 de la loi sur la police des chemins de fer prescrit que les véhicules ne doivent passer les voies qu'au pas (disposition reproduite également à l'art. 11 lettre d de l'ordonnance du 7 mai 1929). En admettant même que cette règle ne doive pas être prise à la lettre, la vitesse à laquelle le défendeur s'est engagé sur la voie (20 km. à l'heure) n'en demeurerait pas moins inadmissible. Il devait sinon franchir la voie au pas, du moins à une allure telle qu'il lui fût possible de stopper immédiatement (RO 57 II 430) — ce que prévoit du reste aussi la loi sur la circulation des automobiles et des cycles, du 15 mars 1932 (art. 25). Si le défendeur s'était conformé à cette règle, il aurait pu, d'après les constatations des premiers juges, s'arrêter lorsqu'il a aperçu le train. Sa faute est d'autant plus grave que, comme on l'a déjà dit, il connaissait le passage et savait que la visibilité était mauvaise.

Enfin, il n'a rien fait pour atténuer le bruit de son moteur et pouvoir le cas échéant entendre le sifflet du mécanicien.

2. — Plus délicate est la question de savoir si, de son côté, la demanderesse n'a pas également commis une faute en rapport avec l'accident.

On ne saurait, il est vrai, voir une faute dans le fait que le passage n'était pas gardé, encore que le danger qu'il présentait eût peut-être justifié une telle mesure. En effet, d'après la loi sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer secondaires, du 21 décembre 1899, c'est au Conseil fédéral à décider si un passage doit être gardé, et cette disposition prévoit qu'il n'exigera de clôtures et de barrières qu'aux endroits où la vitesse des trains et la sécurité de la circulation « rendront cette précaution absolument nécessaire ». Or, s'agissant d'un passage à niveau relativement peu important, on peut admettre que tel n'était pas le cas, autant du moins que d'autres mesures étaient prises pour assurer la sécurité du trafic et la visibilité de la ligne.

C'est avec raison également que la Cour civile a jugé que l'absence de signal avancé ne pouvait être considérée comme une faute en relation de cause à effet avec l'accident. Il résulte en effet du jugement que le temps était clair et que le passage était suffisamment annoncé par le signal principal en croix, parfaitement visible à une distance de près de 90 m. D'autre part, il est constant que l'autorité de surveillance n'a pas exigé l'installation d'un signal à feux clignotants quand on a supprimé la garde du passage, ce qu'il était loisible de faire en vertu de l'art. 4 ch. 8 de l'ordonnance du 7 mai 1929 (RO 66 II 201).

En revanche on doit admettre avec les premiers juges qu'il faut imputer à faute à la demanderesse le fait d'avoir toléré aux abords du passage un état de choses qui gênait la vue, alors surtout qu'elle savait par expérience qu'il y avait là un danger certain pour les usagers de la route. Aussi bien l'art. 11 ch. 4 de l'ordonnance des chemins de

fer secondaires prévoit-il expressément que les clôtures et les haies vives bordant la voie et qui gênent la visibilité aux croisements à niveau ne sont pas tolérées et qu'au contraire « les mesures seront prises pour qu'aux passages à niveau qui ne sont pas desservis, la visibilité soit aussi étendue que possible ». Cette obligation s'imposait d'autant plus en l'espèce que la visibilité était déjà gênée par un bâtiment et qu'en outre la voie étant en contre-bas du terrain sur lequel se trouve le bâtiment, un train venant de Morat était en partie caché par ledit terrain jusqu'à une distance de 24 m. environ du passage à niveau. Il n'était évidemment pas possible de supprimer le talus, et la démolition de la maison aurait entraîné une dépense excessive, mais la demanderesse aurait pu sans grands frais ordonner l'enlèvement des buissons et du tas de fumier qui constituaient également un obstacle à la vue. Aussi bien les a-t-elle fait enlever depuis l'accident. En laissant subsister jusqu'alors une situation qui présentait incontestablement un danger pour les usagers de la route, la demanderesse a commis une faute, et c'est en vain qu'elle excipe du fait que l'arrivée du train avait été signalée par un coup de sifflet de la locomotrice. Cette précaution ne la dispensait pas de prendre les mesures indiquées ci-dessus, d'autant moins que la maison Haldimand faisait écran et qu'il y avait grand risque qu'un seul coup de sifflet, tel qu'il a été donné en l'occurrence, ne fût pas perçu par le conducteur d'une automobile (RO 57 II 432).

C'est également à tort que la demanderesse conteste qu'il y ait un rapport de causalité entre l'accident et les fautes qu'on lui reproche. Sans doute les premiers juges ont-ils déclaré que si le défendeur avait abordé le passage en ralentissant, de façon à pouvoir s'arrêter sur place, l'accident ne se serait pas produit. Mais cela ne veut pas dire que le fait par le défendeur de ne s'être pas strictement conformé au règlement soit la seule cause de l'accident. La faute du défendeur est due à son inattention et si la vue avait été plus dégagée il est plus que vraisemblable qu'il aurait aperçu le train à temps.

3. — Le Tribunal fédéral a jugé (RO 67 II 185) qu'en cas de partage de responsabilité entre une entreprise de chemin de fer et un conducteur d'automobile, il fallait tenir compte de deux éléments : d'une part, du fait qu'il s'agit, pour l'un et pour l'autre, d'une responsabilité purement causale et, d'autre part, de l'importance respective des fautes retenues à leur charge. Ce principe n'est applicable, il est vrai, que dans la mesure où la faute de l'un n'exclut pas celle de l'autre, mais il est valable également quand il s'agit, comme en l'espèce, de fixer la part de responsabilité qu'ils encourent chacun à l'égard d'un tiers victime de l'accident. Le même arrêt ajoute que, s'agissant pour l'un et l'autre d'une responsabilité causale, il faut considérer l'importance respective des risques d'exploitation inhérents aux deux moyens de transport afin de proportionner à ces risques la part de responsabilité imputable à l'entreprise de chemin de fer et au conducteur du véhicule automobile, et que, comme les risques inhérents à l'exploitation d'un chemin de fer sont plus considérables que ceux que présente la circulation d'un véhicule automobile, tant par rapport aux causes que par rapport aux suites d'un accident, il était équitable en principe d'imputer les deux tiers des causes de l'accident à la compagnie du chemin de fer et un tiers seulement au détenteur du véhicule automobile. On ne voit pas de motifs de s'écarter de ce principe.

Du seul point de vue de la causalité, la responsabilité des parties devrait ainsi s'apprécier dans la proportion d'un tiers à la charge du défendeur et des deux tiers à celle de la demanderesse. Compte tenu des fautes, le rapport 1/3 - 2/3 doit être atténué en faveur de la demanderesse. C'est ce qu'ont fait les premiers juges, en fixant à 40 % la part de responsabilité de la demanderesse et à 60 % celle du défendeur. Le Tribunal fédéral ne voit pas de motifs de s'écarter de cette appréciation. Il en résulte qu'autant qu'il s'agit d'un dommage dont le défendeur peut être rendu responsable, il est tenu de restituer à la demanderesse les 3/5 des sommes qu'elle a versées au Dr Bourquin et à André Bourquin.

4. — Les sommes que la demanderesse a payées et au sujet desquelles elle exerce l'action récursoire comprennent :

a) la somme de 650 fr. plus intérêts à 5 % dès le 13 octobre 1935 payée à André Bourquin. Le jugement lui alloue les 3/5 de cette somme. Il n'y a donc rien à objecter à cette décision.

b) La somme de 875 fr. plus intérêts à 5 % dès le 13 octobre 1935 payée au D<sup>r</sup> Bourquin à titre d'indemnité pour le dommage corporel. La Cour cantonale lui ayant alloué les 3/5 de cette somme, la demanderesse a obtenu ce à quoi elle avait droit.

c) Devant les tribunaux bernois, le D<sup>r</sup> Bourquin a fait état d'un dommage s'élevant à 4536 fr. 95. Comme il ne s'agissait pas d'un dommage causé à des choses transportées par chemin de fer, le litige relevait sur ce point du code des obligations. Tenant compte cependant de la faute commise par Jacques Bourquin, les premiers juges ont condamné la Compagnie à payer la moitié de cette somme, mais la Cour d'appel a réduit cette proportion aux 2/5, ce qui représente 1814 fr. Dans le procès actuel, la Compagnie a demandé que Jacques Bourquin soit condamné à payer le 20 % de 1814 fr. C'est à bon droit que la Cour civile a rejeté ce chef de conclusions ; la somme que la demanderesse a payée au D<sup>r</sup> Bourquin correspond exactement à la part du dommage qu'elle avait à supporter.

d) La demanderesse a demandé enfin que le défendeur fût condamné à lui restituer une part des frais du procès qu'elle a eu à soutenir contre le D<sup>r</sup> Bourquin et André Bourquin, dans la même proportion que pour le dommage corporel et matériel. C'est avec raison que la Cour civile a estimé que le demandeur à l'action récursoire n'a le droit de réclamer à son codébiteur le remboursement des frais du procès qu'autant qu'ils ont été également faits dans l'intérêt de ce dernier, et qu'elle a jugé qu'en l'espèce le procès soutenu par la demanderesse actuelle contre le D<sup>r</sup> Bourquin et André Bourquin l'avait été uniquement

dans son intérêt à elle. Comme l'accident est dû exclusivement aux fautes de la Compagnie et du défendeur — le D<sup>r</sup> Bourquin et André Bourquin n'en ayant commis aucune —, il est clair que ceux-ci avaient droit à la réparation intégrale du dommage. La partie des indemnités qui n'était pas payée par l'un des auteurs de l'accident devait être payée par l'autre. Les intérêts que la Compagnie a soutenus dans le premier procès étaient par conséquent contraires à ceux du défendeur actuel ; elle ne conduisait pas le procès pour lui mais en réalité contre lui.

## II Action en dommages-intérêts.

Les dégâts subis par la locomotrice ont causé à la demanderesse un dommage de 500 fr. 50 dont elle a demandé la réparation au D<sup>r</sup> Bourquin en sa qualité de détenteur de l'automobile. Considérant que l'accident était dû aux fautes concurrentes de la Compagnie et de Jacques Bourquin et qu'en vertu de l'art. 37 LCA le D<sup>r</sup> Bourquin pouvait être rendu responsable pour Jacques Bourquin auquel il avait confié son automobile, la Cour d'appel du Canton de Berne a déjà autorisé la Compagnie à imputer sur sa dette envers le D<sup>r</sup> Bourquin la somme de 300 fr. sur les 500 fr. représentant les dégâts causés à la locomotrice, soit les 3/5 de cette dernière somme. On ne voit pas à quel titre la Compagnie pourrait réclamer à Jacques Bourquin une part supérieure de ce dommage. A cet égard non plus elle n'a rien payé au D<sup>r</sup> Bourquin qui ne dût normalement rester à sa charge.

*Le Tribunal fédéral prononce :*

Le recours est rejeté et le jugement attaqué est confirmé.