

S. 356 / Nr. 57 Obligationenrecht (f)

BGE 58 II 356

57. Arrêt de la Ire Section civile du 28 septembre 1939 dans la cause Bignens contre Etat de Vaud.

Regeste:

La route est un ouvrage et la corporation de droit public qui en est propriétaire est soumise à l'art. 58 CO. Un ouvrage n'est défectueux que s'il n'offre pas une sécurité suffisante pour l'usage auquel il est destiné et non dès qu'il ne présente pas tous les avantages de la technique la plus récente. Toute source de danger n'est pas un vice de construction ou un défaut d'entretien, il faut encore que, sans frais disproportionnés, on eût pu éviter et puisse encore modifier la disposition dangereuse. Un délai raisonnable, qui ne compromette pas ses finances, doit être laissé à l'Etat pour adapter aux exigences de la circulation des automobiles les routes qu'il leur permet d'utiliser.

A. - Le 21 mai 1929, le chauffeur Ciana conduisait sur la route de Genève à Lausanne le camion de son employeur C. Bignens, négociant, à Genève. Le véhicule pèse à vide 2500 kg.; il était chargé de 2400 kg. de café. A une cinquantaine de mètres avant le pont d'Allaman, Ciana, qui circulait à une vitesse de 30 à 35 km. à l'heure, appuya sur la droite de la route pour croiser une automobile venant de Lausanne. La roue droite avant du camion s'engagea dans un petit creux, la voiture dévia vers le

Seite: 357

bord de la chaussée et la roue vint s'enfoncer dans l'accotement. Ciana tenta en vain de ramener la voiture vers le milieu; elle vint heurter le pont et tomba dans le fossé à droite.

A l'endroit où le camion a dévié, la route était alors formée d'un lit de pierres revêtu d'une couche de goudron; la chaussée présentait, sur ses bords, une bande empierrée non couverte de goudron; en outre, la route était bordée, à l'extérieur, par une banquette en terre végétale gazonnée (accotement) au niveau de la chaussée non goudronnée; à la limite entre le goudronnage et la bande empierrée, se trouvait un chapelet de petits creux, allant jusqu'à huit cm. de profondeur, mesurés de la surface goudronnée. C'est dans une de ces cuvettes que la roue du camion est entrée.

B. - Bignens a actionné l'Etat de Vaud devant la Cour civile vaudoise en paiement de 9414 fr. 50 avec intérêts à 5% dès le 1er juillet 1929, à titre d'indemnité pour le dommage causé par l'accident que le demandeur attribue exclusivement à un défaut d'entretien de la route.

Le défendeur a conclu à libération et la Cour civile, par jugement du 8 avril 1932, a débouté le demandeur en mettant à sa charge les frais et dépens.

Le demandeur a recouru en réforme au Tribunal fédéral, en reprenant ses conclusions de première instance.

L'intimé a conclu au rejet du recours.

Statuant sur ces faits et considérant en droit:

Le demandeur invoque l'art. 58 CO, aux termes duquel le propriétaire d'un ouvrage répond du dommage causé par des vices de construction ou par le défaut d'entretien.

Il est de jurisprudence constante que les routes sont des ouvrages au sens de cette disposition et que les corporations de droit public propriétaires des routes sont soumises, comme les particuliers, à l'art. 58 (v. RO 56 II p. 92; 49 II p. 472 et la jurisprudence citée; v. aussi Journal des Tribunaux 1928 p. 148 et 151; 1932 p. 131).

Seite: 358

Selon le demandeur, si, à l'endroit où l'accident s'est produit, la route avait été bien entretenue - aucun vice de construction n'est allégué - la cuvette où la roue du camion s'est engagée n'eût pas existé, le véhicule n'eût pas dévié et le dommage ne serait pas survenu.

La Cour civile admet en fait que, si la cuvette n'avait pas existé, il n'y aurait pas eu d'accident. Cette constatation est conforme aux conclusions des experts techniques commis par le juge. Elle lie le Tribunal fédéral. De plus - question de droit - la présence de la cuvette est en relation de causalité adéquate avec le dommage, car elle a augmenté de façon sensible la possibilité d'un événement dommageable tel que celui qui s'est produit.

Mais, pour que la responsabilité du défendeur soit engagée, il faut encore - question de droit également - que le creux soit la conséquence d'un manque d'entretien de la route, selon l'art. 58. (Il convient de remarquer que la banquette en terre végétale gazonnée n'est aucunement destinée à la circulation, même en cas de croisement et que l'on ne saurait dès lors voir le résultat d'un défaut d'entretien dans le fait que cet accotement a cédé sous le poids du camion.)

Le demandeur ne critique pas le mode de construction employé (macadam roulé puis goudronné); il aurait d'ailleurs tort de le faire, car ce type de route correspondait à l'époque de l'accident au système

généralement adopté et considéré comme répondant aux exigences de la circulation. Ne s'en prenant pas au type choisi, le demandeur ne saurait se plaindre des inconvénients inhérents à ce système et inévitables, à dire d'expert, pour les routes au profil fortement bombé encore très fréquent aujourd'hui et qui, en 1929, était celui de la route traversant le pont de l'Aubonne. Les coulures de goudron sont alors inévitables, car le goudronnage doit être limité à la partie médiane de la route; appliqué sur toute la surface, il s'écoulerait sur les accotements, y détruirait la végétation utile à leur cohésion et tromperait les

Seite: 359

conducteurs de véhicules sur la largeur de la chaussée, de sorte qu'ils pourraient être induits à emprunter le bord non carrossable. Le procédé employé - goudronnage d'une bande médiane - a pour conséquence nécessaire des dénivellations entre les coulures du goudron et l'empierrement non goudronné. Gênantes et parfois même dangereuses pour la circulation des automobiles - l'expert Freymond l'affirme - ces dénivellations ont fait adopter pour les constructions nouvelles ou les corrections de route un profil moins bombé.

Le demandeur prétend, à la vérité, que le bon entretien de la route eût exigé le remplissage des creux qui existaient le 21 mai 1929 près du pont de l'Aubonne, et il invoque le fait qu'immédiatement après l'accident on a comblé ces cuvettes (travail de deux hommes pendant moins d'une demi-journée et environ 30 fr. de frais).

Ce raisonnement ne résiste pas à l'examen. L'important ce n'est pas le coût d'un garnissage occasionnel de quelques creux, à un endroit déterminé d'une certaine route, mais le coût total du système consistant à intervenir immédiatement, sur tout le réseau routier du canton, ou, du moins, sur les routes de grande circulation, aussitôt qu'une cuvette se forme. Or - l'expert Freymond le déclare - les bords du goudronnage se dégradent continuellement; pour réparer les dégâts au fur et à mesure et même pour être simplement renseigné sans retard sur leur apparition, l'Etat de Vaud aurait dû faire des dépenses considérables, sans aucun rapport avec les avantages procurés aux conducteurs de véhicules à moteur; on leur eût seulement permis de ne pas rouler à une allure très modérée en cas d'empiétement sur la partie non goudronnée du macadam (par exemple en vue d'un croisement). Dans la règle, les cuvettes ne sont en effet pas dangereuses en elles-mêmes; elles ne le deviennent que si on ne les aborde pas avec la prudence voulue. Toute source de danger d'un ouvrage ne constitue pas un vice de construction ou un défaut d'entretien selon l'art. 58 CO;

Seite: 360

et l'on ne peut, en particulier, parler d'un manque d'entretien que dans le cas où, sans frais disproportionnés, on aurait pu éviter et pourrait encore modifier la disposition dangereuse (RO 49 II p. 264; 56 II p. 92; l'arrêt Millasson contre Commune de Semsales, du 22 décembre 1931, Journal des Tribunaux 1932 p. 131, ainsi que l'arrêt non publié Häusler contre Thurgovie, du 30 mars 1932).

Un ouvrage n'est défectueux que s'il n'offre pas une sécurité suffisante pour l'usage auquel il est destiné et non dès qu'il ne présente pas tous les avantages de la technique la plus récente. On ne saurait exiger que les cantons transforment d'un jour à l'autre leurs routes en autostrades. L'arrêt non publié La Bâloise contre Etat des Grisons, du 25 novembre 1930, atténuant les considérants trop absolus de l'arrêt Moneda contre Tessin, RO 53 II p. 313 et sv., observe que, si, pour des motifs d'ordre public et de sécurité de trafic, l'Etat doit en vérité adapter aux exigences de la circulation des automobiles les routes qu'il leur permet d'utiliser, il peut seulement être tenu de le faire dans un délai raisonnable qui ne compromette pas ses finances («il compito non potrebbe dello Stato essere assolto in un giorno, ma richiede opera di più lustri e deve essere ripartito su parecchi esercizi fiscali»).

Or, l'Etat de Vaud dépense chaque année une somme très élevée pour ses routes (de 1925 à 1930, 33 164 773 fr., soit une moyenne annuelle de 5 527 462 fr.). Il ne se borne d'ailleurs pas à les entretenir en bon état; il les améliore. C'est notamment le cas pour la route de Lausanne à Genève. Elle a été améliorée depuis 1929, mais à cette époque déjà elle était bien entretenue, et l'on ne saurait dire que son état exposait les camions à des dangers autres que ceux avec lesquels tout chauffeur doit compter et qu'il peut éviter, en faisant preuve de la prudence que le propriétaire de la route est en droit d'exiger de la part de ceux qui l'utilisent. Selon l'expert Cuénod, le conducteur d'automobile doit s'attendre à rencontrer des cuvettes, non seulement sur la partie bordant le

Seite: 361

goudronnage, mais sur la partie goudronnée elle-même, et il doit conduire sa machine en conséquence. L'expert Freymond partage cette manière de voir. Ce n'est donc pas l'Etat qui n'a point entretenu la route, c'est le chauffeur du demandeur qui n'a pas eu la prudence voulue. Son allure, d'environ 35 km. à l'heure, était trop rapide. L'expert Cuénod est catégorique sur ce point: «la vitesse de 35 à 40 km... admissible en d'autres lieux ou circonstances, était excessive sur ce parcours, pour

un camion pesant plus de quatre tonnes, en tenant compte de la configuration de la route, de son état et du fait que, pour croiser un autre véhicule, Ciana devait circuler sur le bord de la chaussée»... «la route, fortement bombée à l'époque de l'accident, présentait une succession de virages à gauche et à droite et un étranglement au droit du pont; elle était connue des habitués (et Ciana en était un) comme dangereuse, et les chauffeurs prudents la parcouraient à allure modérée».

Etant donné que, pour croiser, Ciana devait passer sur l'empierrement non goudronné, il lui incombait de prendre garde aux dénivellations et de ralentir. Si le camion n'avait pas roulé à une vitesse exagérée, il n'aurait pas dévié: «c'est, dit l'expert Cuénod, au moment où ... Ciana a cherché à reprendre le milieu de la chaussée... que la roue avant droite a dû heurter le bord des trous longeant la partie goudronnée, ce qui, sous l'effet de la vitesse, a produit un ressaut qui a fait dévier le camion». Comme le Tribunal fédéral l'a déjà posé en principe (RO 57 II p. 311 et Journal des Tribunaux, 1932 p. 67), le conducteur de l'automobile doit constamment adapter sa vitesse aux conditions de la route. Contrairement à l'opinion du demandeur, ce principe, consacré par l'art. 25 I de la loi sur la circulation du 15 mars 1932, ne rend nullement impossibles les transports par camions. Ciana n'était pas obligé de rouler constamment à une allure réduite; il pouvait circuler à une vitesse normale et il lui suffisait de ralentir dans la mesure voulue chaque fois que les circonstances l'exigeaient.

Seite: 362

L'excès de vitesse qui doit être mis à la charge du chauffeur différencie la présente cause de l'affaire Tessin contre Moneda jugée le 27 septembre 1927. Puis il ne s'agissait pas alors d'un creux au bord du goudronnage, mais de la saillie d'un rail le long duquel il y avait des «cunette abbastanza profonde per lo scolo dell'acqua», et des accidents assez graves avaient déjà été provoqués par le mauvais état de la route sans qu'on y eût remédié. Rien de pareil n'est établi en l'espèce.

Contrairement à ce que le demandeur semble supposer, la Cour cantonale ne reproche pas au chauffeur d'avoir tenu sa droite, ni même d'être sorti de la partie goudronnée de la route, mais bien de n'avoir pas suffisamment ralenti, étant données les circonstances, et d'avoir causé ainsi l'accident par sa propre faute.

Par ces motifs, le Tribunal fédéral: rejette le recours et confirme le jugement attaqué