

## BGE 58 II 356

Bundesgericht (BGE), 1929-12-26, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_58\\_II\\_356](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_58_II_356)

FR: ATF 58 II 356

IT: DTF 58 II 356

### Volltext

356 Obligationenrecht. N° 57. et il ne s'est pas trompé - qu'en aucun cas les experts ne dépasseraient 7000 fr. Au moment où la convention du 26 décembre 1929 a été passée entre la défenderesse et l'office, les vins litigieux risquaient de se gâter ; l'office était dès lors en droit de les vendre sans retard (art. 243 31. 2 LP) ; a fortiori pouvait-il convenir, avec la personne qui les revendiquait, de leur substituer leur valeur à dire d'experts. Au surplus, la décision de l'office n'a fait l'objet d'aucune plainte à l'autorité de surveillance. Par ces motifs, le Tribunal fédéral rejette les recours et confirme le jugement attaqué. 57. Arrêt du 1110 Ire SactIOD civile du 8 septembre 1932 dans la cause Bignens contre Etat du Vaud. 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 des 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 lui pennet 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 devia vers le bord de la chaussée et la roue vint s'enfoncer dans l'accollement. 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 devie, 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, mesures 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 demandeur a conclu à libération et la Cour civile, par jugement du 8 avril 1932, a déboute le demandeur en mettant à sa charge les frais et dépens. Le demandeur a recouru en forme au Tribunal fédéral, en reprenant ses conclusions de première instance. L'intime 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). 358 Obligationenrecht. N° 57. 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 ou 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 conclusion 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 de route, 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 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 exposition et tromperait les 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'empiètement 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; 360 Obligationenrecht. No 57. et l'on ne peut, en particulier, parler d'un manque d'entretien que dans le cas OU, 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 Ommune 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 defectueux que s'il n'offre pas une sécurité suffisante pour l'usage auquel il est destiné et non des 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 Buloise 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 5527462 fr.). Il ne se borne d'ailleurs pas à les entretenir en bon état; il les améliore. - O'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 Cuenod, le conducteur d'automobile doit s'attendre à rencontrer des cuvettes, non seulement sur la partie bordant le 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 Cuenod 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 deviné: « c'est, dit l'expert Cuenod, 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 devier 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 obligée 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.

AS 58 II - 1932 25 362 Obligationenrecht. No 58. 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 profonda per 10 scolo dell'acqua I), 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.

58. Auszug aus dem Urteil der I. Zivilabteilung vom 6. Oktober 1932 i. S. Ghielmetti gegen Brugger u. Schmidli. Ungültigkeit eines bloss schriftlich abgefassten Vorvertrages über die Gründung einer Aktiengesellschaft mit der Verpflichtung eines Gesellschafters, der zu gründenden A.-G. Grundeigentum zu übertragen. ZGB Art. 657, QR Art. 22 Abs. 2, 20 Abs. 2. A. - Am 29. Juni 1931 gingen Adolfo Ghielmetti, der Kläger, und Franz Brugger und Josef Schmidli, die Beklagten, einen als Vorvertrag überschriebenen Vertrag miteinander ein. Sie vereinbarten die Gründung einer Aktiengesellschaft mit einem Anfangskapital von 150,000 Franken, wovon auf Ghielmetti 60,000 Fr. und auf die andern Beiden je 45,000 Fr. entfallen sollten. Die Aktiengesellschaft sollte dann die Salamifabrik des Klägers in Erstfeld übernehmen und weiter betreiben. In dem Vertrag waren weitere Einzelheiten für die Gründung Obligationenrecht. No 58. 363 der Aktiengesellschaft vorgesehen, und in Ziffer 9 wurde Auftrag zur Entwertung von Statuten erteilt, dagegen war von den Passiven Ghielmetti's nicht die Rede, sondern nur die Übernahme der Aktiven in Aussicht genommen. Kurz darauf, Mitte Juli 1931, unterzeichneten die Parteien jedoch eine neue Vereinbarung, wonach auch die Passiven des Geschäftes des Klägers in Erstfeld hätten übernommen werden sollen. Zur Feststellung derselben wurde ein Revisor mit der Aufstellung einer Übernahmebilanz beauftragt. Als diese vorlag, erklärten die Beklagten den « Vorvertrag » als dahingefallen und wollten sich zurückziehen. B. - Am 18. November 1931 hat Ghielmetti gegen Brugger und Schmidli Klage auf Bezahlung von 10,000 Fr. als Schadenersatz, unter solidarischer Haftbarkeit der Beklagten und Vorbehalt richterlichen Ermessens erhoben. e. - Die Beklagten haben Abweisung der Klage verlangt und geltend gemacht, sie seien durch den « Vorvertrag » nicht gebunden. D. - Durch Urteil vom 12. Mai 1932 hat das Handelsgericht des Kantons Aargau die Beklagten verpflichtet, dem Kläger 585 Fr. 55 Cts. zu bezahlen ; im Übrigen hat es die Klage abgewiesen. E. - Gegen dieses Erkenntnis hat der Kläger rechtzeitig und in der vorgeschriebenen Form die Berufung an das Bundesgericht erklärt und Gutheissung der Klage, eventuell Rückweisung der Sache an die Vorinstanz zur Abnahme weiterer Beweise beantragt. Das Bundesgericht zieht in Erwägung : Erw. 2. - Es bleibt hinsichtlich des von der Vorinstanz angenommenen, aus ZGB Art. 657 abgeleiteten Formmangels nur noch die Frage zu entscheiden übrig, ob der Vertrag, den die Parteien eingegangen, überhaupt unter ZGB 657 fällt. Der Kläger hat dies bestritten und geltend gemacht, nicht jede Verpflichtung zur Übertragung von Grundeigentum an eine Gesellschaft bedürfe der öffent-

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.