

FINMA_VERSICHERUNGSRECHT 20000107_f_vs_u_00 vom 7. Januar 2000

FINMA Versicherungsrecht, 2000-01-07, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/finma_versicherungsrecht_20000107_f_vs_u_00

FR: FINMA_VERSICHERUNGSRECHT 20000107_f_vs_u_00 du 7 janvier 2000

IT: FINMA_VERSICHERUNGSRECHT 20000107_f_vs_u_00 del 7 gennaio 2000

Erwägungen

E. 2

En effet, malgré ses tentatives pour maîtriser son véhicule, il ne put empêcher celui-ci de glisser et d'emboutir l'arrière gauche de la dépanneuse, provoquant ainsi des dégâts à l'avant de l'automobile qu'il conduisait et à l'arrière gauche de l'autre véhicule. Peu avant, une voiture de marque Audi, type A6, immatriculée dans le canton de Berne, était sortie de la route, en descendant, et s'était retrouvée presque entièrement hors de la chaussée sur laquelle elle roulait, à sa droite, complètement immobilisée. Cette situation explique la présence préalable à l'accident concerné par la présente procédure de la dépanneuse susmentionnée. Les employés du Garage du L., appelés à dépanner le véhicule Audi, s'étaient en effet rendus sur place et avaient signalé l'opération de dépannage au moyen du triangle de panne et du véhicule de marque Fiat précités, préalablement à la collision avec P. Pour effectuer la manoeuvre de tractage du véhicule bernois, ils entendaient utiliser leur dépanneuse de service, un véhicule de marque Jeep, type CJ7, immatriculée VS ..., sur laquelle avaient été enclenchés les feux de détresse - clignotants latéraux de direction utilisés simultanément -. Au moment de la collision avec la dépanneuse, le moteur de celle-ci n'était pas en fonction et le véhicule était immobile. Le gyrophare, situé sur le toit de ce véhicule, était également enclenché, selon les déclarations faites par J.-C. U., employé du Garage du L., sous serment, le 21 septembre 1999 - déclarations il est vrai contradictoires, sur ce dernier point, avec celles, informelles, faites ce jour sur les lieux du litige. Ce véhicule avait été conduit par U. pour se rendre sur place. Etaient présents lors de l'accident, hormis le principal intéressé, G. P., l'employé du Garage du L. qui conduisait la dépanneuse, J.-C. U., qui a vu la glissade du véhicule Volkswagen et la collision, ainsi que son collègue, G. F., qui était en train "de crocher le véhicule Audi". Etaient également présents, D. M., le conducteur de l'Audi, responsable de la première sortie de route, lequel se trouvait à proximité de son véhicule, très vraisemblablement à l'intérieur de celui-ci. Après coup, alors que les trois véhicules accidentés étaient encore en position, sont arrivés sur place D. R., de la carrosserie du R., T. M., le cousin de la demanderesse, et A. Pe. agent de la police municipale intercommunale de M. et Ra. Lors de son interrogatoire, P. a déclaré ne pas avoir vu le triangle de panne depuis la digue, mais seulement plus tard, une fois engagé dans la forêt, à l'approche du virage. Par ailleurs, P. a également spécifié ne pas avoir vu le véhicule Fiat, avec les feux de détresse enclenchés, en bordure de route. Il ne saurait toutefois exclure formellement qu'il se soit bien trouvé sur place, selon ses déclarations de ce jour, lors de l'inspection des lieux. Le croquis figurant dans le constat amiable d'accident automobile établi et signé par P. et U., après l'accident, et les déclarations des témoins ne laissent toutefois planer aucun doute sur la présence du véhicule Fiat, du Garage du L., destiné également à signaler le dépannage en cours. Le constat mentionne que la route était

verglacée au moment de l'accident. Ce fait doit être retenu dans la mesure où il a également été confirmé par plusieurs témoins. La route gelée était extrêmement glissante. Selon M., un véhicule montant avait même dû s'y reprendre à plusieurs reprises, en mordant sur la droite de la route, pour pouvoir passer à côté de la dépanneuse sans glisser. Il résulte toutefois de divers témoignages que plusieurs véhicules purent passer sans encombre à côté de la dépanneuse en montant. Par ailleurs, après le second accident, la route a été fermée seulement dans le sens descendant, ce qui indique clairement que le passage était toujours possible. Le coût de la réparation du dommage du véhicule de la demanderesse, consécutif à cet accident, s'est élevé à 5'877 fr. 75. Ce montant, non contesté, résulte de la facture du Garage A. A. S.A., à S., du 28 novembre 1997. S'agissant du coût de la réparation de la dépanneuse, ils s'est élevé, selon les allégués du Garage du L., à 1'560 fr. Ce montant résulte de la facture de la Carrosserie du R., qui lui a été adressée le 28 novembre 1997, portant toutefois sur le montant de 1'591 fr. 65 qu'il y a lieu de rectifier d'office, eu égard aux conclusions prises et à la pièce susmen-

E. 3

tionnée. Cette somme n'a, par ailleurs, pas non plus été contestée par la demanderesse, qui a toutefois déclaré ignorer ce fait. Il y a lieu, à ce stade, de déterminer la distance à laquelle se trouvait le triangle de panne par rapport au lieu de l'accident. La demanderesse a allégué, dans son mémoire-demande du 15 octobre 1998, une distance de 30 m, avant de la porter à 40 m environ, dans sa détermination écrite du 3 mars 1999. De son côté, au sein de son mémoire-réponse du 1er décembre 1998, les défenderesses l'ont estimée à 75 m. Les différents témoins ont procédé à des estimations pour le moins variable de cette distance, soit 150 m environ pour M., 80 à 100 m pour U., 50 à 60 m pour son collègue F., 60 à 80 m pour Re., 50 à 70 m pour Pe. et environ 75 m pour Fr. - témoin indirect. Sur le vu de l'inspection des lieux de ce jour et des mesures effectuées par le Tribunal de céans, en fonction des indications respectives de P. et U. quant au positionnement estimé de la dépanneuse et du triangle de panne les séparant, la distance serait de 71,5 m dans la version d'U. et de 55,5 m selon celle de P. Eu égard à ce qui précède, la distance séparant le triangle de panne de la dépanneuse était largement supérieure aux 40 m allégués par la demanderesse, puisque ce jour une distance de plus de 55 m, mesurée par le Juge de céans, a été reconnue par P. Par ailleurs, en appréciant les divers témoignages et en donnant un poids prépondérant à ceux émanant de P., agent de police assermenté, dont on ne voit pas quel serait l'intérêt de favoriser l'une ou l'autre des parties, et à l'inspection des lieux de ce jour, il y a lieu de retenir, en fait, que la distance litigieuse était proche de 70 m et en tout cas supérieure à 50 m. L'inspection des lieux a également permis d'établir que P., dans les deux hypothèses relatives au positionnement du triangle de panne, aurait dû apercevoir ce dernier, dans les conditions de la reconstitution des faits, dans la version d'U., 57,5 m avant son emplacement et, dans la version de P., 54 m avant sa présence. Le véhicule Audi, détenu par D. M., qui faisait l'objet du dépannage, était presque en totalité hors de la chaussée, conformément aux déclarations des divers témoins. Les versions divergent toutefois sur la question de savoir si les deux roues avant ou les deux roues de droite de ce véhicule se trouvaient dans le talus. Eu égard aux déclarations concordantes du conducteur de cette voiture, M., et des deux personnes qui, de par leur rôle, ont dû accorder le plus d'attention à ce positionnement, soit U. et F., il y a lieu de retenir, en fait, que les deux roues de gauche reposaient encore sur la chaussée. Enfin, en ce qui concerne la dépanneuse, sa position et l'espace disponible sur la chaussée pour passer à ses côtés doivent encore être arrêtés, sur la base des éléments du dossier. Ce véhicule se trouvait dans un angle d'environ

45° par rapport à l'axe de la route, les roues arrières étant les plus proches du rebord droit de la route. L'inspection des lieux, réalisée de jour, a également permis d'établir que la distance subsistant entre la dépanneuse et le bord de la chaussée montante était de 3,5 m pour P., selon son positionnement de la dépanneuse, et de 4 m pour U., selon sa propre estimation. En tout état de cause, il y a lieu de considérer que la place subsistant permettait le passage des véhicules montants, même si la chaussée verglacée rendait la manoeuvre difficile et obligeait les conducteurs à prendre au maximum sur la droite. La présente procédure a été introduite le 15 octobre 1998, soit avant l'entrée en vigueur, le 1er janvier 1999, du nouveau code de procédure civile (CPC) du 24 mars 1998, de sorte que l'ancien code de procédure du 22 novembre 1919 (aCPC) reste applicable (cf. art. 317 CPC). Déterminée par les conclusions respectives des parties (art. 8 aCPC), la valeur litigieuse de la présente cause, soit 5'834 fr. [art. 8 al. 1 et 3 aCPC - le montant de la demande reconventionnelle ne s'additionnant pas à celui des demandes principales et la valeur de celles-ci ne se cumulant pas non plus dans la mesure où elles s'excluent (art. 11 al. 2 aCPC) -; cf. ég. art. 15 al. 1 et 16 al. 1 et 2 CPC d'une portée similaire], fonde, à

E. 4

al. 3 aCPC), le recours en réforme n'étant pas ouvert (art. 46 OJF). Le for principal de l'action civile dérivant d'un accident causé par un véhicule automobile est celui du lieu de l'accident (art. 84 LCR). Cette disposition est, en particulier, applicable à l'action contre le détenteur (A. Bussy/B. Rusconi, Code suisse de la circulation routière, commentaire, 3e éd., 1996 Lausanne, ad art. 84 LCR, 1.2, let. a, p. 660; H. Deschenaux/P. Tercier, La responsabilité civile, 2e éd., Berne 1982, p. 207, n° 7; E. Perruchoud, Quelques éléments relatifs aux fors de l'art. 84 LCR, in Mélanges Assista, Genève 1989, p. 317 s.). En l'espèce, le lieu de l'accident est situé sur le district de S. et fonde la compétence du Juge de céans. En tant qu'elle se réfère à l'art. 58 CO, la demande relève également de la compétence à raison du lieu du Juge de céans dans la mesure où tant le "chantier allégué" que le siège social de la défenderesse concernée, le Garage du L., se trouvent sur le district de S. (cf. art. 13 al. 1 et 15 al. 1 CPC). En sa qualité de détentrice du véhicule accidenté - immatriculé VS .. -, R.-M. P. a la qualité pour agir à l'encontre des deux défenderesses, soit le détenteur de la dépanneuse, d'une part (action fondée sur l'art. 58 CO), mais en sa qualité spécifique de propriétaire du "chantier", soit de l'ouvrage allégué, et l'assureur du détenteur de ce véhicule, d'autre part [action fondée sur l'art. 58 al. 1 ou 2 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (ci-après: LCR)], en vertu de l'art. 65 LCR. La qualité pour défendre de ces deux parties ne prête pas non plus à discussion. S'agissant de l'action reconventionnelle, fondée sur l'art. 58 al. 1 LCR, portant sur les dommages subis par la dépanneuse du Garage du L. suite à l'accident avec le véhicule de R.-M. P., le même raisonnement vaut "mutatis mutandis" pour le Garage du L., détenteur de la dépanneuse, en sa qualité de demanderesse en reconvention, et pour R.-M. P., en sa qualité de détentrice du véhicule Golf également accidenté, défenderesse en reconvention. L'art. 41 CO, applicable à la responsabilité civile automobile jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles du 15 mars 1932 - actuellement abrogée - est, en principe remplacé par la règle spéciale de l'art. 58 LCR. Il n'empêche, malgré la réglementation spéciale de la LCR et ses rares renvois à l'art. 41 CO, que les principes de droit commun à la base de cette disposition régissent également, dans une large mesure, le domaine de la responsabilité civile automobile. Ainsi, pour se prévaloir d'une responsabilité fondée sur l'art. 58 LCR, il faudra démontrer l'existence d'un dommage, d'un acte illicite - cf. consid. ci-après, pour les conditions inhérentes à cet élément - et d'un lien

de causalité (R. Brehm, *La responsabilité civile automobile*, Berne 1999, nos 10 s., p. 7 s.). A teneur de l'art. 58 al. 1 LCR, si, par suite de l'emploi d'un véhicule automobile, un dommage matériel est causé, le détenteur est civilement responsable. Si, par contre, l'accident de la circulation est causé par un véhicule automobile qui n'est pas à l'emploi, la responsabilité civile du détenteur est engagée si le lésé prouve que ce dernier ou des personnes dont il est responsable ont commis une faute ou qu'une défec- tuosité du véhicule a contribué à l'accident (art. 58 al. 2 LCR). Quel que soit le cas de figure retenu, le détenteur demeure responsable des domma- ges causés par son véhicule à moteur, même s'ils résultent du comportement d'un tiers. Cette responsabilité pour les dommages causés, alors qu'un tiers conduit le véhicule, est régie par l'art. 58 al. 4 LCR. La pratique qui tend à confier son véhicule à un tiers se géné- ralise, en tout cas au sein d'une même famille. Cette situation pourra égale- ment concer- ner l'employé du détenteur (Brehm, op. cit., n° 94, p. 39). Dans le cas parti cul i er, tant l'époux de R.-M. P., G. P., que J.-C. U., employé du Ga- rage du L., sont des conducteurs autorisés engageant la responsabilité éventuelle des détenteurs des véhicules concernés. Dans le cas particulier, la première question à résoudre est celle de savoir si la dépan- neuse se trouvait à l'emploi.

E. 5

La délimitation entre "emploi" et "non-emploi" n'est pas toujours aisée. La doctrine pré- conise, dans le doute, une interprétation large de la notion d'emploi (Brehm, op. cit., n° 126, p. 52 Bussy/Rusconi, op. cit., ad art. 58 LCR, n° 5.1 , p. 539), tendance laquelle le Tribunal fédéral se montre très réticent (cf. ATF 97 II 161 JdT 1972 I 446, n° 50; ATF 88 II 455 = JdT 1963 I 425, n° 1). Le motif de la dérogation au droit commun de l'art. 58 al. 1 LCF réside dans le risque accru que présente un véhicule automobile pour les autres usagers. Ce risque spécifique résulte de la vitesse, du poids et mouvement, libérant l'énergie cinétique, de la surprise qu'il peut créer, soit par sa subite apparition soit par l'éblouissement de ses phares, etc.; autant de risques résultant de l'"emploi" du véhicule. Un véhicule à moteur, qui ne roule pas, présente aussi des dangers, mais ceux-ci sont incomparablement moins importants et ne justifiaient pas une responsabilité aggravée de son détenteur (Brehm, op. cit., n° 122, p. 49 et réf. cit.). Dès l'instant où il est arrêté, le véhicule ne dégage plus d'énergie cinétique et il n'est pas plus dangereux pour le trafic que n'importe quel char agricole. Ce qui est déterminant, ce n'est pas seulement l'instant même de l'accident, mais l'ensemble des circonstances qui ont permis au véhicule de constituer le danger en question (Brehm, op. cit., n° 132, p. 55). Ainsi, lorsque le véhicule, sans être retiré de la voie publique, est arrêté au bord de la route et constitue simplement un obstacle que le trafic doit éventuel- lement contourner, la jurisprudence estime qu'il n'y a plus d'emploi et, par conséquent, plus de responsabilité causale (ATF 97 II 161 = JdT 1972 I 446 s., n° 50; ATF 88 II 455 = JdT 1963 I 425 s., n° 41; Brehm, op. cit., n° 134, p. 56 et les nombreuses réf. cit.). La si- tuation d'un véhicule tombant en panne sur un passage à niveau - ou dans le flux de la circulation - devrait toutefois s'analyser différemment (Brehm, op. cit., n° 132, p. 55). Par contre, il sied de relever que l'opinion d'une partie de la doctrine selon laquelle il y a em- ploi du seul fait qu'un véhicule parké rétrécisse la chaussée, n'a pas été reprise par la jurisprudence (Brehm, op. cit., n° 135, p. 57). La jurisprudence a ainsi posé que, pour retenir la notion d'emploi, l'accident doit être dû à un danger spécifique créé par le fonctionnement d'un de ses organes mécaniques, à savoir, principalement, le moteur, et, subsidiairement et dans des circonstances bier parti- culières, les phares (ATF 99 II 207). Cette dernière hypothèse se réalise uniquement lors- que le véhicule à moteur nécessite un éclairage bien plus puissant que celui d'un cycle ou d'un attelage hippomobile. Lorsque ces

phares causent un accident par l'éblouissement qu'ils occasionnent, le dommage est bien dû à l'emploi (ATF 63 II 339, c. p. 342; Brehm, op. cit., n° 140, p. 58). En l'espèce, la dépanneuse était immobilisée sur la chaussée, moteur éteint, tandis que les employés du Garage du L. procédaient aux manoeuvres nécessaires en vue de tracter le premier véhicule accidenté. Il résulte de ce qui précède que le véhicule destiné au remorquage était volontairement arrêté et qu'il ne déployait aucune énergie cinétique. Certes, les feux de détresse et le gyrophare étaient enclenchés, ceci avait cependant simplement pour but de signaler l'obstacle à contourner et, de par leur nature même, ces signalisations lumineuses n'ont pas pu provoquer un éblouissement de P. Celui-ci ne l'a d'ailleurs jamais prétendu. Les éléments qui précèdent ne sauraient ainsi suffire pour retenir l'"emploi" du véhicule, même en lui donnant une interprétation plus large, telle que souhaitée par la doctrine. Par ailleurs, la situation diffère radicalement de celle d'un véhicule qui calerait accidentellement dans la circulation et où la notion d'emploi peut tout de même être retenue. La mise à l'arrêt du véhicule de remorquage était volontaire et délibérée, partant la notion d'emploi du véhicule ne peut être retenue. La limite entre l'emploi d'une telle dépanneuse et la situation de non-emploi peut paraître ténue; il y a tout de même lieu de s'en tenir à un critère précis, soit en l'occurrence l'augmentation du danger qu'aurait fait courir ce véhicule du fait de son engagement concret éventuel - énergie cinétique - dans le flux de la circulation. Enfin, si le même accident avait nécessité l'intervention d'une grue fixe, non dotée d'un moteur - donc non assimilable à un véhicule automobile -, la situation aurait été, du point

E. 6

de vue juridique rigoureusement identique, et la question de l'"emploi" de la grue ne se serait même pas posée. Conformément à la portée de l'art. 58 al. 2 LCR, il appartient à la demanderesse, eu égard à ce qui précède, de prouver que le détenteur de la dépanneuse, ou des personnes dont il est responsable, ont commis une faute ou qu'une défectuosité du véhicule non à l'emploi contribué à l'accident, conditions qui doivent au surplus avoir donné lieu à un accident de la circulation, faute de quoi les règles du droit commun seraient applicables (Brehm, op. cit., nos 158 s., p. 69). Autrement dit, dans le cas particulier, il y a lieu d'examiner à l'aune des dispositions en matière de circulation routière - et en particulier à la lumière de celles concernant les accidents de la route et leur signalement - si les ayants droit du détenteur de la dépanneuse ont respecté l'ensemble de leurs obligations lors de leur intervention pour dépanner le premier véhicule accidenté. La question de l'éventuelle défectuosité de la dépanneuse peut être écartée d'emblée, la demanderesse, qui a le fardeau de l'allégation et de la preuve, n'ayant formulé aucun allégué à ce propos. Dans le cas d'espèce, seule l'existence d'une faute de l'auxiliaire du Garage du L., contestée par celle-ci, a été alléguée. La notion d'"accident de la circulation" n'est, au demeurant, pas contestée par les parties. A teneur de l'art. 51 LCR, en cas d'accident où sont en cause des véhicules automobiles ou des cycles, toutes les personnes impliquées devront s'arrêter immédiatement. Elles sont tenues d'assurer, dans la mesure du possible, la sécurité de la circulation. Selon l'art. 4 LCR, il est interdit de créer, sans motifs impérieux, des obstacles à la circulation; ils doivent être signalés de façon suffisante et seront supprimés aussitôt que possible (Bussy/Rusconi, op. cit., ad art. 4 LCR, 2.2, p. 77 et réf. cit.). Est considéré comme obstacle imprévisible celui qui se présente devant le conducteur de façon inopinée et inattendue et avec lequel il n'avait pas à compter. Ne sont pas considérés comme imprévisibles des obstacles qui se trouvaient au-delà du champ visuel (Bussy/Rusconi, op. cit., ad art. 32 LCR, 1.27, p. 314 et réf. cit.). S'il s'agit d'une voiture en panne, le signal de panne doit être utilisé, dans les conditions prévues à l'art. 23 OCR, si le véhicule est

immobilisé par suite de panne ou d'accident, de même qu'en cas de déchargement ou de chargement d'un véhicule à un endroit où la circulation pourrait être mise en danger. Une des premières mesures à prendre préalablement à l'installation d'une signalisation matérielle du danger - consiste à faire des signes pour avertir les usagers de la route, signes qui, selon l'art. 67 al. 2 OSR, doivent être observés lorsqu'ils sont destinés à prévenir un danger (Bussy/Rusconi, op. cit., ad art. 4 LCR, 2.2, p. 77 et réf. cit.). Conformément à l'art. 21 al. 3 LCR, lorsque le chargement d'un véhicule doit s'effectuer à un endroit où la circulation pourrait être mise en danger, par exemple sur une route si-nueuse de montagne, il faut placer les signaux de panne ou charger des personnes d'avertir les usagers de la route. Selon une partie de la doctrine, si la situation présente des dangers pour la circulation, c'est-à-dire si les autres usagers risquent de ne pas remarquer à temps le véhicule immobilisé, il faut utiliser le signal de panne, même à l'intérieur des localités, et suivant les circonstances, il faudrait placer des personnes chargées d'avertir les autres usagers [Bussy/Rusconi, op. cit., ad art. 21 de l'Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (ci-après: OCR), p. 796 et réf. cit.]. Cette appréciation n'exclut toutefois nullement que cette dernière mesure ne soit pas nécessaire eu égard à d'autres mesures qui pourront avoir été prises, avantageusement. A teneur de l'art. 23 al. 2 OCR, le signal de panne doit être placé au bord de la chaussée dès qu'un véhicule, pour une raison impérieuse, stationne sur la chaussée contrairement aux prescriptions et chaque fois que d'autres usagers de la route risqueraient de ne pas remarquer à temps le véhicule immobilisé sur la chaussée parce qu'il n'est pas éclairé ou en raison de conditions atmosphériques particulières (p. ex. brouillard). Le signal de

E. 7

panne doit être placé à 50 m au moins du véhicule, à 100 m au moins sur les routes à trafic rapide. Les feux clignotants avertisseurs [art. 110 al. 1, let. g. de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers du 16 juin 1995 (ci-après: OETV)] ne peuvent être utilisés que pour avertir d'un danger et cela uniquement dans certains cas, notamment sur le véhicule à l'arrêt, en complément du signal de panne. Enfin, s'agissant de la notion de chantier, qui pourrait faire naître une série d'obligations résultant de la LCR ou des ordonnances qui en découlent (cf., notamment, art. 1, 5, 27, 32 LCR, art. 66, 67, 70, 80, 81, 104 OSR - ordonnance sur la signalisation routière -, 10, 31 OCR - ordonnance sur les règles de la circulation routière -, art. 4, 72 OAC - ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière, art. 32 OAV - ordonnance sur l'assurance des véhicules -, il convient de définir ce que recoupe ce terme. Un chantier vise avant tout, les travaux effectués sur la chaussée. Ce terme de "chantier" comprend les travaux de construction, d'entretien et autres, sur ou aux abords immédiats de la voie publique, ainsi que les obstacles, inégalités ou rétrécissements qui y sont liés (norme SN/VSS 640 893 a de novembre 1981). Aussi longtemps que des travaux en cours créent un danger pour la circulation, l'espace où ce danger subsiste constitue un chantier qui doit être signalé conformément à l'art. 80 de l'OSR (Bussy/Rusconi, op. cit., ad art. 80 OSR, n° 1, p. 1011). Les chantiers qui exigent des réglementations du trafic (interdictions de circuler, limitations de vitesse, déviations) nécessitent une décision formelle. Si elles doivent durer plus de 60 jours, ces décisions devront être publiées (Bussy/Rusconi, op. cit., ad art. 5 LCR, n° 5.4, p. 85). La notion de chantier doit ainsi être bien distinguée de celle d'accident de la route, qui implique également une série d'obligation pour les intéressés et les usagers de la route (cf. consid. 6.d.cc, ci-dessus). Dans le cas d'espèce, force est de constater que l'ensemble des mesures propres à écarter le danger ont bien été

prises par le Garage à L. D'une part, on l'a vu, un triangle de panne a été placé à une distance supérieure à 50 m, soit parfaitement réglementaire par rapport à la disposition légale topique. A cet égard, il faut remarquer que la distance avoisinait les 70 m et donnait ainsi encore plus de marge de sécurité aux usagers de la route, dans un secteur où, de surcroît, la vitesse ne peut être élevée étant donné les dangers inhérents à ce tronçon routier, dangers que P., en tant qu'utilisateur régulier de cette route, ne pouvait ignorer ou prétendre ignorer. De surcroît, un véhicule de marque Fiat, feux de détresse enclenchés, avait été disposé entre le triangle de panne et la dépanneuse pour attirer l'attention des usagers, précaution qui n'est d'ailleurs nullement imposée par la loi. Enfin, la dépanneuse, qui n'était pas à l'emploi au moment de l'accident, disposait d'un gyrophare et de feux de détresse enclenchés, également destinés à attirer l'attention des usagers. Il y a également lieu de spécifier que, depuis le lieu où il était possible de voir le triangle de panne, la dépanneuse n'était pas encore visible. Dans ces circonstances, eu égard à la présence du triangle, puis du véhicule Fiat, la dépanneuse ne constituait en tout cas pas un obstacle imprévisible, puisqu'il ne pouvait soudainement apparaître dans le champ de vision du conducteur. Dans ce contexte, P., quelles qu'aient été les conditions de circulation, devait être en mesure de s'arrêter sur la distance jusqu'où portait son champ de vision, et ceci est d'autant plus vrai à partir du moment où il a été en mesure de constater la présence du triangle de panne. S'agissant de la notion de "chantier" invoquée par la demanderesse, il ressort clairement de la définition exposée ci-dessus qu'un dépannage, tel celui du cas d'espèce, ne saurait être assimilé à un chantier, faute de rattachement des "travaux" à la chaussée et faute également de durée suffisante, un dépannage n'excédant pas, en règle générale, quelques minutes.

E. 8

Dans ces conditions, on imagine mal ce que le Garage du L. aurait pu ou plutôt dû encore faire. Certes, il est toujours possible de soutenir qu'une personne faisant des signes aurait pu être placée sur le parcours ou que la route aurait dû être purement et simplement fermée, ces objections ne résistent toutefois pas à l'examen. S'agissant d'une personne faisant des signes, l'objection tombe à faux. Rien n'indique qu'une telle mesure eut permis d'éviter l'accident. En effet, si P. reconnaît ne pas avoir vu le véhicule Fiat avec les feux de détresse enclenchés, on voit mal comment il aurait pu être rendu attentif de façon certaine par la présence d'une personne, en bordure de route, faisant des signes, à la tombée de la nuit. En réalité, ce qui a été déterminant, dans la cause de l'accident, c'est bien le fait que P. n'a pas, certes par une inattention involontaire, vu suffisamment tôt le triangle de panne, situé pourtant à plus de 50 m de s'est pas du tout rendu compte de la présence de l'accident, et ne véhicule Fiat, situé plus bas en bordure de route, avant la dépanneuse, avec les feux de détresse enclenchés. Eu égard aux circonstances du cas d'espèce, étant donné notamment l'absence flagrante de réaction claire des conducteurs - attitude des usagers de la route déjà mise en exergue préalablement par l'agent Pe. -, lors de l'inspection des lieux, au cours de laquelle une personne a été chargée de "faire des signes" aux véhicules durant la prise des mesures, le Juge de céans a acquis la conviction que la mesure - au demeurant non exigée par la loi - consistant à intercaler, entre le lieu de l'accident et le triangle de panne, un véhicule en bordure de route, feux de détresse enclenchés, était plus adéquate que celle qui consistait à demander, à la tombée de la nuit, à une personne de "faire des signes" pour attirer l'attention sur l'accident. En ce qui concerne la fermeture pure et simple de la route qui aurait dû, selon la demanderesse, être ordonnée, la mesure apparaît, d'un point de vue logique et pratique, totalement disproportionnée, tout comme l'allégation de la

demanderesse selon laquelle le Garage du L. aurait dû obtenir une autorisation de police préalablement à l'intervention sur place. Certes, on pourra toujours objecter qu'une telle mesure aurait permis à coup sûr d'éviter l'accident. Empêcher une voiture de rouler sur un tronçon déterminé lui évitera naturellement d'avoir un accident sur cette portion de route; ceci relèverait cependant de la tautologie! La question doit toutefois se poser en d'autres termes, à peine de voir se congestionner totalement la circulation dans les centres urbains et les points névralgiques de la circulation à chaque accident, voire de rendre l'accès à des zones desservies par une seule route quasiment impossible. Ceci sans parler du laps de temps nécessaire pour prendre ce type de mesure qui, dans certains cas de figure, s'avérerait préjudiciable aux intérêts des personnes accidentées. Le problème est simplement de savoir si, eu égard aux mesures prises par le Garage du L., sans fermer la circulation complètement, un conducteur diligent, attentif et respectueux de la signalisation mise en place pouvait, sans difficulté excessive, éviter l'accident qui s'est produit. Eu égard à ce qui précède, la réponse ne peut qu'être affirmative, partant l'action de la demanderesse, fondée sur l'art. 58 al. 2 LCR, doit être purement et simplement rejetée, un manquement du Garage du L., justifiant un partage des responsabilités, n'ayant été ni établi, ni même rendu vraisemblable. Par ailleurs, il sied encore de spécifier que la question de la vitesse du véhicule de marque Volkswagen de la demanderesse, au moment de l'accident, peut rester indécisée. Etant donné les particularités de ce tronçon, dangereux en hiver - ce que G. P. n'ignorait pas - et les circonstances particulières liées au dépannage en cours signalé clairement par le Garage du L., même s'il était possible d'arrêter en fait que le véhicule Golf roulait à une vitesse inférieure à 30 km/h au moment de l'accident, ceci ne suffirait pas à supprimer, voire même à diminuer, la responsabilité de ce conducteur qui a fautivement perdu la maîtrise de son véhicule au sens de l'art. 31 al. 1 LCR. A teneur de l'art. 58 CO, le propriétaire d'un bâtiment ou de tout autre ouvrage répond du dommage causé par des vices de construction ou par le défaut d'entretien.

E. 9

Est un ouvrage tout objet ou ensemble d'objets créé ou disposé par la main de l'homme et rattaché au sol d'une manière stable (H. Deschenaux/P. Tercier, La responsabilité civile, 2e éd., Berne 1982, p. 124, nos 26 s.). Constituent des ouvrages, outre les bâtiments, tout produit matériel de l'activité humaine qui présente, au point de vue économique, une certaine analogie avec les bâtiments immobiliers et qui, en particulier en cas de vice de construction ou de défaut d'entretien, peut provoquer un dommage d'une manière analogue (ATF 44 II 187 = JdT 1919 I 54). La responsabilité suppose un ouvrage terminé et utilisé conformément à l'usage auquel il est destiné, d'où l'importance du but qui lui est assigné (ATF 63 II 143 = JdT 1937 I 522; ATF 108 II 184 = SJ 1983 113). A titre d'exemples, sont assimilés à des ouvrages, les bâtiments, les routes et ouvrages divers tels que barrage, canal, fossé, piscine, pistes de ski, clôtures, passerelles, etc ... (pour une casuistique des "ouvrages" au sens de l'art. 58 CO, cf. G. Scyboz/P.-R. Gilliéron, Code civil suisse et code des obligations annoté, 6e éd., Lausanne 1999, ad art. 58 CO, p. 51). En l'espèce, il suffit de se référer à l'analyse de la notion d'ouvrage opérée ci-dessus pour écarter sans plus ample examen une responsabilité fondée sur cette disposition légale appliquée au "chantier" allégué, les travaux de dépannage d'un véhicule par une Jeep ne pouvant, à l'évidence, être assimilés à la notion d'ouvrage au sens de l'art. 58 CO. La notion de rattachement au sol, telle que retenue par la jurisprudence et la doctrine, fait notamment clairement défaut. S'agissant des documents versés en cause par la demanderesse pour étayer son point de vue, en particulier de la pièce n° 13, une lecture attentive ne permet pas d'aboutir à une conclusion

différente. En effet l'article en question traite exclusivement d'un chantier, à proprement parler, soit de travaux effectués par les services publics avec un effet direct et durable sur la chaussée, la notion de rattachement au sol étant indubitable. En tant qu'elle est fondée sur cette disposition, l'action de la demanderesse dirigée contre le Garage du L. doit également être rejetée. Reste à examiner la demande reconventionnelle du Garage du L., qui trouve son fondement dans l'art. 58 al. 1 LCR. Si c'est le véhicule qui n'est pas à l'emploi qui subit un dommage, il sera considéré comme une chose matérielle quelconque, sans que l'on prenne en considération un éventuel risque inhérent (cf. ATF 100 II 49 = JdT 1974 I 451, n° 67) et l'art. 58 al. 2 LCR ne s'applique pas, mais bien l'art. 58 al. 1 à l'encontre du détenteur qui a causé le dommage (Bussy/Rusconi, op. cit., ad art. 58 LCR, n° 5.2, p. 539). Ici la question de l'emploi ne prête pas à discussion. Le véhicule de R.-M. P. était conduit par le mari de la détentrice lorsqu'il est venu emboutir la dépanneuse qui elle, on l'a vu ci-dessus, n'était pas à l'emploi. L'art. 59 al. 1 et 2 LCR fixe à quelles conditions le détenteur sera libéré totalement ou partiellement de la responsabilité qu'il peut encourir en vertu de l'art. 58 al. 1 LCR (Bussy/Rusconi, op. cit., ad art. 59 LCR, 1.1, p. 543). Selon cette disposition, le détenteur est ainsi libéré de la responsabilité civile s'il prouve que l'accident a été causé par la force majeure ou par une faute grave du lésé ou d'un tiers sans que lui-même ou les personnes dont il est responsable aient commis de faute et sans qu'une défectuosité du véhicule ait contribué à l'accident (art. 59 al. 1 LCR). Si, néanmoins, le détenteur ne peut se libérer en vertu de l'al. 1 mais prouve qu'une faute du lésé a contribué à l'accident, le juge fixe l'indemnité en tenant compte de toutes les circonstances (art. 59 al. LCR). C'est d'après le Code des obligations que se déterminent, notamment, la responsabilité civile dans les relations entre le détenteur et le propriétaire d'un véhicule, pour les dommages subis par ce véhicule (art. 59 al. 4 let. a. LCR). La réglementation du fardeau de la preuve du dommage de l'art. 42 al. 1 CO n'est que la répétition de la règle fondamentale de l'art. 8 CC. Ce principe est donc aussi valable en responsabilité automobile, même si l'art. 62 LCR n'a pas réservé l'art. 42 al. 1 CO. Par

E. 10

ailleurs, l'art. 42 al. 2 CO, lequel donne au juge la compétence de déterminer équitablement le montant d'un dommage qui ne peut pas être établi, n'est pas repris non plus par la LCR. L'art. 62 al. 1 LCR ne réserve pas l'application du Code des obligations pour la fixation du dommage, mais seulement pour celle des dommages-intérêts (la "réparation", l'"indemnité"). Il s'agit là manifestement d'une lacune qui doit être comblée conformément à l'art. 1 al. 2 CC (Brehm, op. cit., n° 16, p. 8 s.). Dans le cas particulier, la faute de G. P. - imputable à la défenderesse en reconvention - n'est pas contestée puisque celui-ci la reconnaît explicitement, proposant un partage des responsabilités. De plus, il y a lieu de retenir que le Garage du L. a prouvé l'existence d'un dommage qui s'élève à 1'591 fr. 65, selon la facture du 28 novembre 1997 de la carrosserie du R. versée en cause. Par ailleurs, eu égard à l'examen qui a été fait ci-dessus dans le cadre de l'action principale et auquel il y a lieu de renvoyer, il faut retenir également que R.-M. P. n'a pas été en mesure de prouver l'interruption du lien de causalité entre le dommage subi et l'acte illicite - violation des règles de la circulation routière ayant entraîné la collision et, partant le dommage -, soit en prouvant l'existence d'une faute grave du lésé, d'un tiers, voire la force majeure, soit en démontrant une absence complète de faute de sa part ou de celle de son auxiliaire (sur ces aspects, cf. Brehm, op. cit., n° 9, p. 5 s., nos 330 s., p. 132 s.). Dans ces conditions, R.-M. P. doit être reconnue devoir au Garage du L la somme de 1'591 fr. 65, avec intérêt au taux de 5 % l' an dès le 2 décembre 1998, lendemain du dépôt de la demande reconventionnelle, en

l'absence d'exigibilité antérieure de la facture établie [sur cet aspect, cf. S. Spahr, L'intérêt moratoire, conséquence de la demeure, in RVJ 1990, p. 356 s. et 372 s.; E. Perruchoud, Les intérêts en matière de responsabilité civile (Etude portant plus particulièrement sur le domaine de la circulation routière), in Publication juridiques du Touring Club Suisse, n° 10, Sierre et Genève 1994, p. 15 et note de pied n° 45]. Eu égard au sort respectif des demandes principales en reconventionnelle, les frais doivent être mis, en totalité, à la charge de la demanderesse qui succombe pour la quasi-totalité de ses conclusions (art. 1 al. 2 LTar et 302 al. 1 et 4 aCPC). Si l'on prend en considération le temps utilement consacré à la cause, la teneur des écritures déposées en cause, ce que l'on connaît de la situation financière des parties, les dépens du conseil des défenderesses - débours compris - peuvent être arrêtés à 2'466 fr. 90 [3'663 fr. 40 (décompte) - (796 fr. 50 (avances effectuées) + 400 fr. (sûretés déposées) (ces deux montants seront restitués ou payés directement à la partie concernée)] (cf. art. 26 al. 1 et 32 al. 1 LTar et 4 aCst. féd.; art. 29 et 30 Cst. féd.; A. Auer/G. Malinverni/M. Hottelier, Droit constitutionnel suisse, vol. II, Les Droits fondamentaux, Berne 2000, p. 565, nos 1170 s.), conformément au décompte produit, le Juge ne statuant pas "ultra petital (art. 66 al. 5 CPC; art. 285 al. 7 a CPC). Ceci représente ainsi un honoraire de 2'000 fr. - la fourchette de l'art. 32 al. 1 variant, pour cette valeur litigieuse, de 1'400 à 2'300 fr. -. Il y a, par ailleurs, lieu de tenir compte du fait que trois actions différentes ont été examinées et que les honoraires doivent être en conséquence légèrement majorés (cf. RVJ 1975 55). Conformément au principe de la distraction des dépens (art. 312 aCPC et 260 al. 3 CPC), la demanderesse versera ce montant à Me Ch. F., avocat à S. Il convient encore de déterminer l'ampleur des frais de justice, conformément à l'art. 4 al. 1 LTar. En application des principes évoqués par l'art. 11 LTar, notamment ceux de la couverture des frais et de l'équivalence des prestations, la présente procédure ayant nécessité l'examen de trois actions différentes, l'émolument de justice, englobant les frais de chancellerie (art. 2 al. 3 LTar) est arrêté à 1'138 fr. 40 (art. 17 LTar), somme à laquelle il faut rajouter 461 fr. de débours effectifs (100 fr. de frais de commission rogatoire + 318 fr. de frais de témoins + 25 fr. pour les services de l'huissière + 18 fr. de frais de déplacement du Tribunal) (art. 7 et 8 LTar). Les frais de justice (art. 2 LTar), mis à la charge de la demanderesse s'élèvent ainsi à 1'599 fr. 40.

E. 11

Dans la mesure où la demanderesse a déjà avancé un montant global de 802 fr. 90, elle est astreinte à rembourser directement aux défenderesses, solidairement entre elles, le montant de 796 fr. 50, avancé par celles-ci (1'553.60 - 802 fr. 90).

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