

NE_GERICHTE CC.2006.96 vom 8. März 2010

NE Tribunal cantonal, 2010-03-08, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_gerichte_CC.2006.96

FR: NE_GERICHTE CC.2006.96 du 8 mars 2010

IT: NE_GERICHTE CC.2006.96 del 8 marzo 2010

Erwägungen

E. 3

a) Bien que la construction et l'entretien du réseau routier incombent aux collectivités publiques et que ces tâches relèvent du droit public, la réparation des dommages subis par les usagers de la route à la suite de défauts de construction ou d'entretien est soumise au droit privé, plus particulièrement à l'article 58 CO (Werro , Commentaire romand, Bâle, 2003, ad art. 58, n°29, p. 401s). Selon la jurisprudence et la doctrine, la route constitue un ouvrage au sens de l'article 58 CO (Chappuis/Becker , La responsabilité de l'Etat, Berne, 2006, p.93s et références cités). Dans le canton de Neuchâtel la commune est définie comme étant une collectivité publique territoriale dont le territoire est garanti (art. 91 Cst. NE), qui administre ses biens et assume les tâches qui leur sont confiées par la loi (art. 89 Cst. NE). En vertu de l'article 35 de la loi cantonale sur les routes et les voies publiques (RSN 735.10 , ci-après LRVP), la commune a le devoir d'entretenir les routes communales. Selon le Tribunal fédéral, le sujet de la responsabilité est en général le propriétaire. Dans certains cas, il peut être fait abstraction du critère formel de la propriété pour prendre en considération la maîtrise effective exercée sur la chose (Werro , op.cit. ad art.58, n°12 et 13, p.397, n°30 et 31, p. 402 et les références citées). En l'espèce, la défenderesse est une commune au sens de l'article 2 chiffre 1 de la Loi sur les Communes à qui incombe l'obligation d'entretenir la route où l'accident s'est produit et qui peut être considérée comme le propriétaire de la route. b) Selon la jurisprudence, l'article 58 CO ne s'applique qu'aux ouvrages terminés et utilisés conformément à l'usage auquel ils sont destinés. Toutefois, la responsabilité du propriétaire d'ouvrage doit être engagée si ce dernier a permis au lésé d'utiliser sans restriction un ouvrage en construction ou en réparation, malgré les risques que celui-ci présentait. Il devrait en aller de même lorsque le propriétaire n'en a pas empêché l'accès par des mesures adéquates (Werro , op.cit., ad art.58, n°11, p.397). Pourtant, le propriétaire n'encourt une responsabilité que si le dommage est dû à un vice de construction ou à un défaut d'entretien. Le défaut consiste en la violation du devoir de diligence qui incombe au propriétaire. Ainsi un ouvrage est défectueux lorsqu'il n'offre pas la sécurité requise pour l'usage auquel il est destiné. (Werro , op.cit., ad art.58, n°16, p.398). La détermination du degré de sécurité que doit présenter un ouvrage particulier est fonction du but qui lui est assigné. Il n'en ira pas de même de la route principale ou de la route de montagne. D'une manière générale, la jurisprudence retient, pour déterminer concrètement les devoirs de prudence qui s'imposent, que l'on s'inspire d'abord des normes administratives relatives à l'établissement et à l'entretien des routes publiques. La violation de telles normes de droit public cantonal conduit en règle générale à l'admission d'un défaut de l'ouvrage. Dans le canton de Neuchâtel, mis à part les articles 35 LRVP et 8 LConstr, qui prescrivent des devoirs généraux d'entretien, les lois cantonales ne fixent aucune règle de sécurité pour l'entretien des routes. A l'inverse, le respect de ces normes n'est qu'un indice de l'absence de défaut (Werro , op.cit., ad art.58, n°17, p.399). c) Cela étant, les obligations

du propriétaire relatives à l'entretien d'un ouvrage connaissent des limites. La première tient à la responsabilité propre du lésé. Une route doit être exempte de danger pour un usager faisant preuve de l'attention requise. On tiendra compte à cet égard de l'obligation faite à l'automobiliste d'adapter sa vitesse aux circonstances (art. 32 /1 LCR). La seconde limite est celle du caractère raisonnable de la mesure envisagée pour écarter un danger particulier. Le propriétaire n'étant tenu de prendre que les mesures techniquement réalisables et dont le coût reste dans un rapport raisonnable entre l'intérêt de l'utilisateur et le but de l'ouvrage (Chappuis/Becker , op.cit., p.98s). d) Comme toutes les responsabilités, celle du propriétaire de l'ouvrage est subordonnée à la condition d'un lien de causalité naturelle et adéquate entre le dommage et le défaut de la route. La faute concomitante du lésé, si elle est suffisamment grave, est susceptible d'interrompre le lien de causalité adéquate. Si elle est de moindre importance, elle intervient comme un facteur de réduction de l'indemnité. Enfin, la personne recherchée peut soulever l'exception fondée sur le comportement de substitution licite en faisant valoir que le dommage serait survenu même si elle avait agi conformément au droit. Le Tribunal fédéral a ainsi retenu, dans une affaire qui concernait le canton de Vaud à qui il était reproché avec raison de ne pas avoir suffisamment entretenu un ouvrage, que même si l'ouvrage avait été exempt de défaut, le dommage serait quand même survenu et, qu'en d'autres termes, si le canton avait adopté un comportement conforme au droit, le résultat aurait été le même. Dans ces circonstances, la responsabilité de l'Etat ne pouvait pas être retenue, faute d'un lien de causalité naturelle entre le préjudice et le défaut (Chappuis/Becker , op.cit., p.104-108s et ATF 122 III 229 ss, consid.5b, p.236).

E. 4

La présence de gravillons sur une route ne suffit donc pas à elle seule pour retenir l'existence d'un défaut d'entretien, puisque la route ne doit être exempte de danger que pour un usager faisant preuve de l'attention requise adaptant sa vitesse aux circonstances. En l'espèce, le demandeur a chuté alors qu'il circulait en moto sur la route de Chaumont en direction d'Enges, en descente. Selon l'arrêté communal du 1^{er} novembre 1999, approuvé par l'ingénieur cantonal le 4 novembre 1999, la route de Chaumont est un chemin forestier mixte où la circulation routière est autorisée dans les deux sens à une vitesse maximum de 50 km/h. Il est admis que l'accident est survenu le lendemain de la pose de gravillons sur de l'asphalte liquide, lors de travaux d'entretien qui avaient été interrompus, pour des raisons météorologiques, alors que la route n'avait pas encore été balayée. Le jour de l'accident, la route était ouverte et le chantier était signalé par deux panneaux "attention travaux" distant de 400 et 200 mètres de l'emplacement des travaux et au moyen d'un signal "Gravillons" aux abords de la zone des travaux.

E. 5

Malgré ces avertissements, le demandeur n'a pas adopté un comportement prudent aux abords de la zone des travaux. Selon le rapport de police et les photos qui l'accompagnent, une trace de freinage longue de 21.15 mètres était visible sur la route. Elle partait du milieu de la chaussée et se prolongeait jusqu'à l'arbre contre lequel la moto a buté. Cette trace de freinage permet d'affirmer, d'une part que la moto qui se trouvait à l'entrée d'un virage à gauche est sortie de la route en passant tout droit sans suivre la courbe et, d'autre part, que l'engin a passé en dehors des zones sombres où se trouvaient les gravillons. Ces constatations ainsi que les blessures décrites dans les certificats médicaux, démontrent que le demandeur a perdu la maîtrise de son véhicule en raison d'une vitesse inadaptée et non parce qu'il aurait glissé sur des gravillons. Selon la jurisprudence, la détermination de la vitesse d'un véhicule

est une question de fait pour laquelle les juges de première instance disposent d'un grand pouvoir d'appréciation. Il a ainsi été jugé que dans le cas d'un simple accident de la circulation pour lequel une expertise ne se justifiait pas, il n'était pas arbitraire de faire usage d'une formule pour déterminer la vitesse d'un véhicule (Arrêt du 4 juin 1998 de la Cour de cassation pénale CCP.1998.6617). En physique élémentaire, la trajectoire d'une moto qui freine sur une route est définie comme un mouvement uniformément accéléré pouvant être décrit par l'équation $v^2/2a - S = 0$ où "a" est la constante de décélération exprimée en m/s^2 , "S" la distance d'arrêt en mètre et "v" la vitesse en m/s. Si l'on se réfère à l'annexe 7 de l'Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, en cas de freinage combiné avec le frein avant et le frein arrière, la décélération minimale pour un motorcycle doit être au moins de $5.1 m/s^2$. Ce coefficient peut être réduit si la chaussée est mouillée (pour une automobile, le Tribunal fédéral a pris en compte des coefficients de décélération réduits jusqu'à $3 m/s^2$ pour tenir compte d'une route mouillée : ATF 91 IV 74, JdT 1966 I 397ss, consid.3b, p.400). En l'espèce, les photos montrent que le freinage a été effectué sur une route sèche, sur une partie de la chaussée exempte de gravillons, il paraît donc équitable de tenir compte d'un freinage $5.1 m/s^2$ qui correspond à une valeur minimale certainement inférieure aux performances moyennes des motorcycles qui sont immatriculés en Suisse. Selon ce calcul, la vitesse minimale du demandeur à l'entrée du virage pour laisser une trace de freinage de 21.15 mètres sur une route sèche tout en s'arrêtant sans toucher l'arbre devait être d'au moins 52 km/h ($v = \sqrt{2aS}$) ; $v = \sqrt{2 \times 5.1 \times 21.15}$; $v = 14.68 m/s$ soit 52.87 km/h). En outre, le demandeur a estimé qu'il avait percuté l'arbre avec une vitesse résiduelle de l'ordre de 25 à 30 km/h (D.31). Pour connaître la vitesse du demandeur à l'entrée du virage, il faut donc ajouter cette vitesse aux 52 km/h et retenir que le demandeur roulait à au moins 77 km/h. Ce calcul approximatif de la vitesse du demandeur avant sa perte de maîtrise est sans doute à son avantage puisqu'il ne tient pas compte d'un temps de réaction avant le freinage et parce que la trace sur la chaussée n'a certainement pas été laissée dès le début de la manœuvre de freinage.

E. 6

Ainsi, il ressort de l'administration des preuves que le demandeur, qui était élève conducteur et donc sans expérience des motorcycles de grosse cylindrée, circulait sur une petite route limitée à 50 km/h, en bordure de forêt, à une vitesse supérieure d'environ 30 km/h à la limite imposée. Il n'a donc nullement prouvé que la route était défectueuse parce qu'elle n'offrait pas une sécurité suffisante aux usagers qui l'empruntaient en roulant d'une façon raisonnable et en faisant preuve d'un degré moyen d'attention. Au contraire, tout porte donc à croire que le demandeur, s'il avait adapté sa conduite aux conditions de la route, serait passé sans encombre au travers de la zone de chantier, comme a pu le faire le témoin R. qui a déclaré qu'il avait adapté sa vitesse aux circonstances en passant à cet endroit à une vitesse comprise entre 10 et 20 km/h (D.21).

E. 7

Le demandeur reproche encore à la défenderesse d'avoir mal signalé la zone des travaux et d'avoir ainsi causé l'accident. Selon l'article 80/1 OSR, "les chantiers situés sur la chaussée ou à ses abords immédiats seront annoncés (art. 3, 3 e al.) par le signal "Travaux" (1.14); ce signal sera répété près du chantier lui-même." Selon l'article 3/3 OSR, le signal avancé doit se trouver entre 150 et 250 mètres du chantier. Il ressort des déclarations du témoin H. que le chantier était signalé une première fois à 400 mètres du chantier "en bas du raidillon" et à

200 mètres du chantier par des panneaux "Travaux". Les photos de la police de la circulation montrent encore que l'entrée de la clairière appelée "Les Prés" était signalée par un panneau "Gravillons" qui se trouvait à environ 200 mètres du lieu de l'accident, en amont. La signalisation du chantier ne respectait donc pas les distances fixées aux articles 3/3 et 80/1 OSR – le panneau avancé "Travaux" signalant une première fois les travaux étant trop éloigné du danger et le second se trouvant à 200 mètres du chantier et non au début de celui-ci. Néanmoins, la zone de travaux avait été signalée par deux panneaux "Travaux" avancés se trouvant à 400 puis à 200 mètres de la zone de travaux et par un signal "Gravillons" aux abords immédiats du chantier. Malgré la pose de pas moins de trois signaux sur son itinéraire, le demandeur n'a pas réduit sa vitesse pour autant de sorte que rien n'indique, que si la défenderesse avait disposé ses panneaux en respectant les distances prescrites par l'OSR, il en serait allé autrement. En d'autres termes, si la défenderesse avait signalisé son chantier en respectant strictement les distances fixées aux articles 3/3 et 80/1 OSR, le résultat eût été le même. Il n'y a donc pas, entre les défauts de la signalisation et la survenance de l'accident, de rapport de causalité nécessaire, la chute du demandeur n'étant due qu'à sa vitesse excessive et à son inexpérience du véhicule qu'il conduisait.

E. 8

Par conséquent, le principe d'une responsabilité civile de la défenderesse en tant que propriétaire de la route n'est pas établi. Il convient dès lors de rejeter la demande selon les conclusions du défendeur dans ses derniers actes de procédure et conformément à ce que les parties avaient prévu dans leurs lettres des 8 et 20 septembre 2006 (D.5 et 6). Le demandeur, qui succombe sur le moyen séparé et de ce fait perd son procès, supportera les frais de justice et s'acquittera d'une indemnité de dépens de 6'000 francs. Par ces motifs, LA I re COUR CIVILE 1. Dit que la défenderesse en sa qualité de propriétaire de la route n'est pas responsable de l'accident survenu le 24 septembre 2004. 2. En conséquence, rejette la demande dans toutes ses conclusions. 3. Met à la charge du demandeur les frais du présent jugement, arrêtés 2'993 francs et avancés comme suit - par le demandeur Fr. 2'911.- francs - par la défenderesse Fr. 82.- francs 4. Condamne le demandeur au paiement d'une indemnité de dépens de 6'000 francs en faveur de la défenderesse. Neuchâtel, le 8 mars 2010 Art. 58 CO E. Responsabilité pour des bâtiments et autres ouvrages I. Dommages-intérêts 1 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. 2 Est réservé son recours contre les personnes responsables envers lui de ce chef.

E. 35

de la loi cantonale sur les routes et les voies publiques (RSN 735.10, ci-après LRVP), la commune a le devoir d'entretenir les routes communales. Selon le Tribunal fédéral, le sujet de la responsabilité est en général le propriétaire. Dans certains cas, il peut être fait abstraction du critère formel de la propriété pour prendre en considération la maîtrise effective exercée sur la chose (Werro, op.cit. ad art.58, n°12 et 13, p.397, n°30 et 31, p. 402 et les références citées).

En l'espèce, la défenderesse est une commune au sens de l'article 2 chiffre 1 de la Loi sur les Communes à qui incombe l'obligation d'entretenir la route où l'accident s'est produit et qui peut être considérée comme le propriétaire de la route.

b) Selon la jurisprudence, l'article 58 CO ne s'applique qu'aux ouvrages terminés et utilisés conformément à l'usage auquel ils sont destinés. Toutefois, la responsabilité du propriétaire

d'ouvrage doit être engagée si ce dernier a permis au lésé d'utiliser sans restriction un ouvrage en construction ou en réparation, malgré les risques que celui-ci présentait. Il devrait en aller de même lorsque le propriétaire n'en a pas empêché l'accès par des mesures adéquates (Werro, op.cit., ad art.58, n°11, p.397). Pourtant, le propriétaire n'encourt une responsabilité que si le dommage est dû à un vice de construction ou à un défaut d'entretien. Le défaut consiste en la violation du devoir de diligence qui incombe au propriétaire. Ainsi un ouvrage est défectueux lorsqu'il n'offre pas la sécurité requise pour l'usage auquel il est destiné.(Werro, op.cit., ad art.58, n°16, p.398).La détermination du degré de sécurité que doit présenter un ouvrage particulier est fonction du but qui lui est assigné. Il n'en ira pas de même de la route principale ou de la route de montagne. D'une manière générale, la jurisprudence retient, pour déterminer concrètement les devoirs de prudence qui s'imposent, que l'on s'inspire d'abord des normes administratives relatives à l'établissement et à l'entretien des routes publiques. La violation de telles normes de droit public cantonal conduit en règle générale à l'admission d'un défaut de l'ouvrage. Dans le canton de Neuchâtel, mis à part les articles 35LRVPet 8 LConstr, qui prescrivent des devoirs généraux d'entretien, les lois cantonales ne fixent aucune règle de sécurité pour l'entretien des routes. A l'inverse, le respect de ces normes n'est qu'un indice de l'absence de défaut (Werro, op.cit., ad art.58, n°17, p.399).

c) Cela étant, les obligations du propriétaire relatives à l'entretien d'un ouvrage connaissent des limites. La première tient à la responsabilité propre du lésé. Une route doit être exempte de danger pour un usager faisant preuve de l'attention requise. On tiendra compte à cet égard de l'obligation faite à l'automobiliste d'adapter sa vitesse aux circonstances (art. 32 /1 LCR). La seconde limite est celle du caractère raisonnable de la mesure envisagée pour écarter un danger particulier. Le propriétaire n'étant tenu de prendre que les mesures techniquement réalisables et dont le coût reste dans un rapport raisonnable entre l'intérêt de l'utilisateur et le but de l'ouvrage (Chappuis/Becker, op.cit., p.98s).

d) Comme toutes les responsabilités, celle du propriétaire de l'ouvrage est subordonnée à la condition d'un lien de causalité naturelle et adéquate entre le dommage et le défaut de la route. La faute concomitante du lésé, si elle est suffisamment grave, est susceptible d'interrompre le lien de causalité adéquate. Si elle est de moindre importance, elle intervient comme un facteur de réduction de l'indemnité. Enfin, la personne recherchée peut soulever l'exception fondée sur le comportement de substitution licite en faisant valoir que le dommage serait survenu même si elle avait agi conformément au droit. Le Tribunal fédéral a ainsi retenu, dans une affaire qui concernait le canton de Vaud à qui il était reproché avec raison de ne pas avoir suffisamment entretenu un ouvrage, que même si l'ouvrage avait été exempt de défaut, le dommage serait quand même survenu et, qu'en d'autres termes, si le canton avait adopté un comportement conforme au droit, le résultat aurait été le même. Dans ces circonstances, la responsabilité de l'Etat ne pouvait pas être retenue, faute d'un lien de causalité naturelle entre le préjudice et le défaut (Chappuis/Becker, op.cit., p.104-108s et ATF122 III 229ss, consid.5b, p.236).

4.La présence de gravillons sur une route ne suffit donc pas à elle seule pour retenir l'existence d'un défaut d'entretien, puisque la route ne doit être exempte de danger que pour un usager faisant preuve de l'attention requise adaptant sa vitesse aux circonstances. En l'espèce, le demandeur a chuté alors qu'il circulait en moto sur la route de Chaumont en direction d'Enges, en descente. Selon l'arrêté communal du 1ernovembre 1999, approuvé par l'ingénieur cantonal le 4 novembre 1999, la route de Chaumont est un chemin forestier

mixte où la circulation routière est autorisée dans les deux sens à une vitesse maximum de 50 km/h. Il est admis que l'accident est survenu le lendemain de la pose de gravillons sur de l'asphalte liquide, lors de travaux d'entretien qui avaient été interrompus, pour des raisons météorologiques, alors que la route n'avait pas encore été balayée. Le jour de l'accident, la route était ouverte et le chantier était signalé par deux panneaux "attention travaux" distant de 400 et 200 mètres de l'emplacement des travaux et au moyen d'un signal "Gravillons" aux abords de la zone des travaux.

5. Malgré ces avertissements, le demandeur n'a pas adopté un comportement prudent aux abords de la zone des travaux. Selon le rapport de police et les photos qui l'accompagnent, une trace de freinage longue de 21.15 mètres était visible sur la route. Elle partait du milieu de la chaussée et se prolongeait jusqu'à l'arbre contre lequel la moto a buté. Cette trace de freinage permet d'affirmer, d'une part que la moto qui se trouvait à l'entrée d'un virage à gauche est sortie de la route en passant tout droit sans suivre la courbe et, d'autre part, que l'engin a passé en dehors des zones sombres où se trouvaient les gravillons. Ces constatations ainsi que les blessures décrites dans les certificats médicaux, démontrent que le demandeur a perdu la maîtrise de son véhicule en raison d'une vitesse inadaptée et non parce qu'il aurait glissé sur des gravillons. Selon la jurisprudence, la détermination de la vitesse d'un véhicule est une question de fait pour laquelle les juges de première instance disposent d'un grand pouvoir d'appréciation. Il a ainsi été jugé que dans le cas d'un simple accident de la circulation pour lequel une expertise ne se justifiait pas, il n'était pas arbitraire de faire usage d'une formule pour déterminer la vitesse d'un véhicule (Arrêt du 4 juin 1998 de la Cour de cassation pénale CCP.1998.6617). En physique élémentaire, la trajectoire d'une moto qui freine sur une route est définie comme un mouvement uniformément accéléré pouvant être décrit par l'équation $v^2/2a + S = 0$ où "a" est la constante de décélération exprimée en m/s^2 , "S" la distance d'arrêt en mètre et "v" la vitesse en m/s. Si l'on se réfère à l'annexe 7 de l'Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, en cas de freinage combiné avec le frein avant et le frein arrière, la décélération minimale pour un motocycle doit être au moins de $5.1 m/s^2$. Ce coefficient peut être réduit si la chaussée est mouillée (pour une automobile, le Tribunal fédéral a pris en compte des coefficients de décélération réduits jusqu'à $3 m/s^2$ pour tenir compte d'une route mouillée : ATF91 IV 74, JdT 1966 I 397ss, consid.3b, p.400). En l'espèce, les photos montrent que le freinage a été effectué sur une route sèche, sur une partie de la chaussée exempte de gravillons, il paraît donc équitable de tenir compte d'un freinage $5.1 m/s^2$ qui correspond à une valeur minimale certainement inférieure aux performances moyennes des motocycles qui sont immatriculés en Suisse. Selon ce calcul, la vitesse minimale du demandeur à l'entrée du virage pour laisser une trace de freinage de 21.15 mètres sur une route sèche tout en s'arrêtant sans toucher l'arbre devait être d'au moins 52 km/h ($v = \sqrt{2aS}$; $v = \sqrt{2 \times 5.1 \times 21.15}$; $v = 14.68 m/s$ soit 52.87 km/h). En outre, le demandeur a estimé qu'il avait percuté l'arbre avec une vitesse résiduelle de l'ordre de 25 à 30 km/h (D.31). Pour connaître la vitesse du demandeur à l'entrée du virage, il faut donc ajouter cette vitesse aux 52 km/h et retenir que le demandeur roulait à au moins 77 km/h. Ce calcul approximatif de la vitesse du demandeur avant sa perte de maîtrise est sans doute à son avantage puisqu'il ne tient pas compte d'un temps de réaction avant le freinage et parce que la trace sur la chaussée n'a certainement pas été laissée dès le début de la manœuvre de freinage.

6. Ainsi, il ressort de l'administration des preuves que le demandeur, qui était élève conducteur et donc sans expérience des motocycles de grosse cylindrée, circulait sur une

petite route limitée à 50 km/h, en bordure de forêt, à une vitesse supérieure d'environ 30 km/h à la limite imposée. Il n'a donc nullement prouvé que la route était défectueuse parce qu'elle n'offrait pas une sécurité suffisante aux usagers qui l'empruntaient en roulant d'une façon raisonnable et en faisant preuve d'un degré moyen d'attention. Au contraire, tout porte donc à croire que le demandeur, s'il avait adapté sa conduite aux conditions de la route, serait passé sans encombre au travers de la zone de chantier, comme a pu le faire le témoin R. qui a déclaré qu'il avait adapté sa vitesse aux circonstances en passant à cet endroit à une vitesse comprise entre 10 et 20 km/h (D.21).

7. Le demandeur reproche encore à la défenderesse d'avoir mal signalé la zone des travaux et d'avoir ainsi causé l'accident. Selon l'article 80/1 OSR, "les chantiers situés sur la chaussée ou à ses abords immédiats seront annoncés (art. 3, 3eal.) par le signal "Travaux" (1.14); ce signal sera répété près du chantier lui-même." Selon l'article 3/3 OSR, le signal avancé doit se trouver entre 150 et 250 mètres du chantier. Il ressort des déclarations du témoin H. que le chantier était signalé une première fois à 400 mètres du chantier "en bas du raidillon" et à 200 mètres du chantier par des panneaux "Travaux". Les photos de la police de la circulation montrent encore que l'entrée de la clairière appelée "Les Prés" était signalée par un panneau "Gravillons" qui se trouvait à environ 200 mètres du lieu de l'accident, en amont. La signalisation du chantier ne respectait donc pas les distances fixées aux articles 3/3 et 80/1 OSR ■ le panneau avancé "Travaux" signalant une première fois les travaux étant trop éloigné du danger et le second se trouvant à 200 mètres du chantier et non au début de celui-ci. Néanmoins, la zone de travaux avait été signalée par deux panneaux "Travaux" avancés se trouvant à 400 puis à 200 mètres de la zone de travaux et par un signal "Gravillons" aux abords immédiats du chantier. Malgré la pose de pas moins de trois signaux sur son itinéraire, le demandeur n'a pas réduit sa vitesse pour autant de sorte que rien n'indique, que si la défenderesse avait disposé ses panneaux en respectant les distances prescrites par l'OSR, il en serait allé autrement. En d'autres termes, si la défenderesse avait signalisé son chantier en respectant strictement les distances fixées aux articles 3/3 et 80/1 OSR, le résultat eût été le même. Il n'y a donc pas, entre les défauts de la signalisation et la survenance de l'accident, de rapport de causalité nécessaire, la chute du demandeur n'étant due qu'à sa vitesse excessive et à son inexpérience du véhicule qu'il conduisait.

8. Par conséquent, le principe d'une responsabilité civile de la défenderesse en tant que propriétaire de la route n'est pas établi. Il convient dès lors de rejeter la demande selon les conclusions du défendeur dans ses derniers actes de procédure et conformément à ce que les parties avaient prévu dans leurs lettres des 8 et 20 septembre 2006 (D.5 et 6). Le demandeur, qui succombe sur le moyen séparé et de ce fait perd son procès, supportera les frais de justice et s'acquittera d'une indemnité de dépens de 6'000 francs.

Par ces motifs, LA IreCOUR CIVILE

1. Dit que la défenderesse en sa qualité de propriétaire de la route n'est pas responsable de l'accident survenu le 24 septembre 2004.

2. En conséquence, rejette la demande dans toutes ses conclusions.

3. Met à la charge du demandeur les frais du présent jugement, arrêtés 2'993 francs et avancés comme suit

-par le demandeur Fr. 2'911.- francs

-par la défenderesse Fr. 82.- francs

4. Condamne le demandeur au paiement d'une indemnité de dépens de 6'000 francs en faveur de la défenderesse.

Neuchâtel, le 8 mars 2010

E. Responsabilité pour des bâtiments et autres ouvrages

I. Dommages-intérêts

1 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.

2 Est réservé son recours contre les personnes responsables envers lui de ce chef.

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