

# **VD\_GERICHTE PT09.036696 vom 22. März 2012**

VD Tribunal cantonal, 2012-03-22, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_gerichte\\_PT09.036696](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_gerichte_PT09.036696)

FR: VD\_GERICHTE PT09.036696 du 22 mars 2012

IT: VD\_GERICHTE PT09.036696 del 22 marzo 2012

## **Erwägungen**

### **E. 1**

M. \_\_\_\_\_ exploite en raison individuelle une entreprise de transport de marchandises dont le siège est à [...]. La Commune de X. \_\_\_\_\_ est propriétaire de forêts de part et d'autre de la route de [...], route qui fait partie du domaine public communal. Elle exploite et entretient régulièrement ses forêts, par le biais d'une équipe de bûcherons formée d'employés communaux des Communes de X. \_\_\_\_\_ et [...].

#### **E. 1.1**

L'appel est recevable contre les décisions finales de première instance (art. 308 al. 1 let a CPC [Code de procédure civile du 19 décembre 2008; RS 272], au sens de l'art. 236 CPC), dans les causes patrimoniales dont la valeur litigieuse au dernier état des conclusions dépasse 10'000 fr. (art. 308 al. 2 CPC). Formé en temps utile (art. 311 al. 1 CPC) par une partie qui y a intérêt (art. 59 al. 2 let. a CPC) et portant sur des conclusions qui sont supérieures à 10'000 fr., l'appel de la Commune de X. \_\_\_\_\_ est recevable.

#### **E. 1.2**

L'appel peut être formé pour violation du droit ou pour constatation inexacte des faits (art. 310 CPC). L'autorité d'appel peut revoir l'ensemble du droit applicable, y compris les questions d'opportunité ou d'appréciation laissées par la loi à la décision du juge et doit, le cas échéant, appliquer le droit d'office conformément au principe général de l'art. 57 CPC (Tappy, Les voies de droit du nouveau Code de procédure civile, JT 2010 III 134). Elle peut revoir librement l'appréciation des faits sur la base des preuves administrées en première instance (ibidem, p. 135). 2. L'appelante invoque une violation des art. 58 et 44 CO.

### **E. 2**

Le 4 novembre 2008, une partie de cette équipe de bûcherons était chargée de nettoyer les abords de la route de [...] par la coupe de branchages, d'arbustes et de buissons en amont de dite route. Le témoin K. \_\_\_\_\_ fonctionnait comme chef d'équipe. A cette occasion, la Commune de X. \_\_\_\_\_, respectivement ses services forestiers, ont mandaté l'entreprise de M. \_\_\_\_\_ pour venir en soutien à l'équipe forestière communale, notamment pour effectuer des transports de bois et branchages depuis les forêts communales. La Commune de X. \_\_\_\_\_ avait d'ailleurs déjà fait appel au prénommé à plusieurs occasions pour des transports de bois et ce dernier avait personnellement déjà exécuté de tels transports.

#### **E. 2.1**

Aux termes 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. 2.1.1**

Le propriétaire d'ouvrage n'encourt de responsabilité que si le dommage est dû à un vice de construction ou à un défaut d'entretien de

- 9 - l'ouvrage. Selon la jurisprudence, un ouvrage est défectueux lorsqu'il n'offre pas la sécurité suffisante pour l'usage auquel il est destiné (ATF 130 III 736 c. 1.3 pp. 741 s.; ATF 126 III 113 c. 2a/cc pp. 115 s.). Le degré de sécurité suffisante est fonction du but qui est assigné à l'ouvrage (ATF 130 III 736 c. 1.3 p. 741) et se détermine d'après un point de vue objectif, en fonction de ce qui peut se passer, selon l'expérience de la vie, à l'endroit où se trouve cet ouvrage (ATF 123 III 306 c. 3b/aa p. 310). L'admission de l'existence d'un défaut dépend des circonstances du cas d'espèce. Toute source de danger ne représente pas un vice de construction au sens de l'art. 58 CO (ATF 129 III 65 c. 1.1 p. 66). Le propriétaire ne doit prévenir que les risques normaux et n'a pas besoin d'éliminer tout dommage éloigné imaginable (ATF 123 III 306 c. 3b/aa p. 311). Le caractère raisonnablement exigible des mesures de sécurité à prendre constitue une limite au devoir du propriétaire. Ainsi, il y a lieu d'examiner si l'élimination d'éventuels risques ou la prise de mesures de sécurité est possible et si les dépenses nécessaires à cet effet demeurent dans une proportion raisonnable avec les intérêts des usagers et le but de l'ouvrage (ATF 130 III 736 c. 1.3 p. 742; ATF 126 III 113 c. 2a/cc p. 116; ATF 123 III 306 c. 3b/aa p. 311). Ces principes valent également pour les propriétaires de routes, qui sont le plus souvent des collectivités publiques. Ainsi, une route, comme tout autre ouvrage, doit être construite et aménagée de manière à offrir une sécurité suffisante aux usagers, de même qu'aux biens-fonds sur lesquels peuvent se manifester les effets préjudiciables d'un défaut de construction ou d'entretien (ATF 100 II 134 c. 2 pp. 137 s.). On ne peut cependant pas poser, en matière d'infrastructures routières et d'entretien des routes, des exigences aussi sévères que pour d'autres ouvrages. Le réseau routier ne peut pas être entretenu dans la même mesure que, par exemple, un bâtiment isolé (ATF 130 III 736 c. 1.4 p. 742).

- 10 - La preuve de l'existence d'un vice de construction ou d'un défaut d'entretien incombe à celui qui invoque l'art. 58 CO (art. 8 CC [Code civil suisse du 10 décembre 1907; RS 210]); elle ne résulte pas du seul fait que l'accident a été causé par un ouvrage (ATF 123 III 306 c. 3b/aa p. 311 et les références citées).

### **E. 2.1.2**

La responsabilité fondée sur l'art. 58 CO suppose l'existence d'un lien de causalité entre l'acte ou l'omission fautif de l'auteur et le dommage. Un fait est la cause naturelle d'un résultat s'il en constitue une condition sine qua non; en d'autres termes, il existe un lien de causalité naturelle entre deux événements lorsque, sans le premier, le second ne se serait pas produit; il n'est pas nécessaire que l'événement considéré soit la cause unique ou immédiate du résultat; l'existence d'un lien de causalité naturelle est une question de fait que le juge doit trancher selon les règles du degré de vraisemblance prépondérante (ATF 133 III 462 c. 4.4.2 p. 470; ATF 132 III 715 c. 2.2 p. 718). Il faut encore que la causalité puisse être qualifiée d'adéquate. Pour dire s'il y a causalité adéquate, il faut examiner si le fait en discussion était propre, selon le cours ordinaire des choses et l'expérience générale de la vie, à entraîner un résultat du genre de celui qui s'est produit (ATF 129 II 312 c. 3.3 p. 318; ATF 129 V 402 c. 2.2 p. 405). La causalité adéquate est cependant exclue – on parle alors d'une interruption du rapport de causalité – si une autre cause, qu'il s'agisse d'une force naturelle ou du comportement d'une autre personne, constitue une circonstance tout à fait exceptionnelle ou apparaît si extraordinaire que l'on ne pouvait pas s'y attendre; l'imprévisibilité d'un acte concurrent ne suffit pas en soi à interrompre le rapport de

causalité adéquate; il faut encore que cet acte ait une importance telle qu'il s'impose comme la cause la plus probable et la plus immédiate de l'événement considéré, reléguant à l'arrière-plan tous les autres facteurs qui ont contribué à

- 11 - l'amener et notamment le comportement en discussion (ATF 133 V 14 c. 10.2 p. 23; ATF 130 III 182 c. 5.4 p. 188; ATF 127 III 453 c. 5d p. 457).

### **E. 2.1.3**

Selon l'art. 44 al. 1 CO, le juge peut réduire les dommages- intérêts, ou même n'en point allouer, lorsque la partie lésée a consenti à la lésion ou lorsque des faits dont elle est responsable ont contribué à créer le dommage, à l'augmenter, ou qu'ils ont aggravé la situation du débiteur. Cette disposition, qui institue un principe juridique général du droit de la responsabilité civile (ATF 130 III 182 c. 5.5.1), laisse au juge un large pouvoir d'appréciation (ATF 130 III 182 c. 5.5.2; ATF 127 III 453 c. 8c p. 459). Il incombe au responsable qui se prévaut de motifs de réduction de les établir (art. 8 CC; Werro, Commentaire romand, Code des obligations I, n. 2 ad art. 44 CO). L'acceptation du risque (Handeln auf eigene Gefahr) – laquelle, selon certains précédents et auteurs, est assimilée au consentement du lésé (cf. ATF 117 II 547 c. 3b; Werro, op. cit., n. 9 ad art. 44 CO; Engel, Traité des obligations en droit suisse, 2ème éd., p. 490), alors que, d'après un autre courant de jurisprudence et de doctrine, elle constitue une sorte particulière de faute concomitante (cf. ATF 91 II 218 c. 2b p. 223; Brehm, Commentaire bernois, 1998, nn. 14 et 15 ad art. 44 CO; Oftinger/Stark, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Allgemeiner Teil, vol. 1, § 7 n. 30 p. 392; Schnyder, Commentaire bâlois, 4ème éd., nn. 4 à 6 ad art. 44 CO) – peut constituer un facteur de réduction de l'indemnité. Il faut que le lésé ait pu avoir la possibilité de prévoir le risque et d'agir pour y parer et qu'il ait décidé néanmoins de le prendre sur lui (Oftinger/Stark, op. cit., § 5 n. 148 p. 232; Schwenzler, Schweizerisches Obligationenrecht, Allgemeiner Teil, 5ème éd., n. 16.11 pp. 104-105). Le risque qui s'est matérialisé doit encore faire partie des risques inhérents à l'activité à laquelle s'est livré le lésé (Werro, op. cit., n. 9 ad art. 44 CO).

### **E. 2.2**

En l'espèce, il n'est pas contesté que la route de [...], à la hauteur de la place d'évitement du Bois de [...], fait partie du domaine

- 12 - public de la Commune de X.\_\_\_\_\_. Partant, celle-ci répond des dommages résultant d'un défaut d'entretien ou de conception de cet ouvrage en application de l'art. 58 CO. 3. L'appelante soutient tout d'abord que la place d'évitement présentait une sécurité suffisante pour les véhicules qu'elle était destinée à accueillir et qu'elle ne pouvait donc être qualifiée de défectueuse. L'effondrement de cette place serait intervenu uniquement en raison d'une utilisation non-conforme à sa destination. L'intimé relève que le chauffeur du camion ne pouvait aucunement inférer d'une quelconque circonstance ou d'une quelconque directive que la place d'évitement était dangereuse ou présentait un risque. Il nie par conséquent qu'il y aurait eu une utilisation de la place d'évitement non-conforme à sa destination.

### **E. 3**

M.\_\_\_\_\_ possède plusieurs camions équipés d'une grue qui sont notamment utilisés pour des transports de bois en forêt, respectivement pour l'évacuation de troncs d'arbres coupés lors de travaux forestiers. Il était notamment propriétaire d'un camion Mercedes

Benz immatriculé [...], dont le poids à vide était de quinze tonnes. Les

- 4 - travaux susmentionnés commandés à M. \_\_\_\_\_ consistaient à transporter des troncs d'arbre ou branchages au moyen de ce camion, soit venir en forêt charger les troncs sur son véhicule et les transporter à l'endroit qui lui était indiqué par les services de la Commune de X. \_\_\_\_\_. Ce travail devait être exécuté au moyen d'un camion équipé d'un pont et d'une grue. C'est précisément en raison du fait que le prénommé possédait un tel camion qu'il a été mandaté par la Commune.

### **E. 3.1**

En l'espèce, il résulte du rapport d'expertise établi le 30 septembre 2010 par Bertrand Lauraux, ingénieur civil EPF-SIA, que le mur en question n'avait aucune fondation, que cet ouvrage ne pouvait être qualifié de structure de soutènement et qu'il n'avait pas été construit par des professionnels de la construction. En page 10 de son rapport, l'expert a procédé à une étude comparative de l'effet de différents cas de charge sur un même modèle constant lui permettant de jauger l'importance des charges pour l'ouvrage en question. Il en est résulté ce qui suit : un trafic d'une charge de 3.5 tonnes n'avait pratiquement pas d'effet (10% d'augmentation), même le trafic limité à 8 tonnes n'étant pas critique; le trafic limité à 16 tonnes, prenant en compte un camion de pompiers par exemple, avait une influence qui devenait non négligeable sans toutefois être très importante; seules les charges normalisées sans limitation (trafic 40 tonnes inclus) avaient un effet sensible sur l'ouvrage en doublant pratiquement les sollicitations par rapport à la seule poussée des terres sans trafic; le cas du camion en cause tombait pratiquement dans la catégorie 16 tonnes.

- 13 - Entendu lors de l'audience du 29 juin 2011, l'expert a confirmé que le mur, qui devait soutenir la route, n'avait pas été construit dans les règles de l'art. Celui-ci avait probablement été construit par un service forestier, sans instructions d'un ingénieur. L'expert a précisé que le mur ne se serait pas effondré s'il avait été fait dans les règles de l'art. L'effondrement brusque du mur a engendré la chute du véhicule dans le fossé.

### **E. 3.2**

Au regard des éléments précités, on doit admettre que l'ouvrage en question était défectueux au sens de l'art. 58 CO. Le rapport de causalité naturelle et adéquate entre le défaut de cet ouvrage et le dommage est également réalisé. 4. L'appelante affirme que la faute grave de l'employé de l'intimé a interrompu le lien de causalité ou devrait alors à tout le moins conduire à une réduction de l'indemnité due. L'intimé conteste toute faute imputable au chauffeur, la Commune ayant admis une dérogation à la limitation du tonnage autorisé sur la route en question; de plus, aucune directive ou indication ne permettait au chauffeur d'imaginer qu'un risque d'éboulement existait par le simple usage de la place d'évitement. Il estime également qu'au regard des circonstances, une réduction du dommage ne se justifie aucunement.

### **E. 4**

Le 4 novembre 2008, Q. \_\_\_\_\_, employé de M. \_\_\_\_\_, a circulé toute la matinée sur la route de [...] et effectué plusieurs allers et retours. Cette route est interdite aux véhicules de plus de huit tonnes, ce qui était connu tant de M. \_\_\_\_\_ que de son employé et de l'équipe de bûcherons de la Commune de X. \_\_\_\_\_. Toutefois, le fait d'avoir été mandaté par les services communaux de cette Commune impliquait, implicitement à tout le moins, une dérogation à cette limite pour les travaux communaux ou les travaux exécutés sur

mandats de la Commune. La Commune de X.\_\_\_\_\_ admettait que M.\_\_\_\_\_ utilise la route de [...] avec son camion dont le poids à vide était de quinze tonnes, quand bien même celle-ci est limitée aux véhicules ne dépassant pas huit tonnes. Aux alentours de midi, Q.\_\_\_\_\_ est arrivé à la hauteur de la place d'évitement du Bois de [...], où il devait décharger les branchages ou le bois coupé par l'équipe de bûcherons. Il a positionné les roues gauches de son véhicule sur cette place d'évitement, dans le but d'y stationner et de laisser libre le passage à d'autres véhicules empruntant la route. A cet instant, le sol s'est dérobé sous les roues gauches du véhicule, entraînant celui-ci dans une dégringolade le long du talus abrupt en aval de la place d'évitement. Le camion a fait plusieurs tonneaux et fini sa course trois cents à trois cent cinquante mètres plus bas, entièrement détruit. Q.\_\_\_\_\_, qui a été éjecté du camion, s'en est sorti indemne.

- 5 - Le témoin K.\_\_\_\_\_ a déclaré qu'il avait proposé à Q.\_\_\_\_\_ de faire leur pause de midi ensemble à [...] et lui a suggéré d'aller parquer son véhicule sur la place de stationnement de M. J.\_\_\_\_\_, [...], où il passerait le prendre avec sa voiture. Toutefois, Q.\_\_\_\_\_ lui a répondu qu'il préférerait se parquer sur la place d'évitement du Bois de [...] pour reprendre immédiatement le travail à l'issue de la pause. K.\_\_\_\_\_ ne s'y est pas opposé, cette place ne lui paraissant aucunement dangereuse et ayant déjà été utilisée auparavant. Lorsqu'il a voulu passer prendre Q.\_\_\_\_\_, il a constaté que la place d'évitement s'était effondrée et que le camion conduit par ce dernier avait dévalé en contrebas. Le témoin Q.\_\_\_\_\_ a, quant à lui, déclaré qu'il avait compris que K.\_\_\_\_\_ lui avait suggéré de se parquer sur la place d'évitement du Bois de [...], où il passerait le prendre pour la pause. Il a précisé à cet égard qu'il s'était déjà parqué à cet endroit à plusieurs reprises durant la matinée, tout comme un tracteur forestier communal. Les versions des deux témoins diffèrent sur ce point. Quoi qu'il en soit, il résulte des deux témoignages qu'aucune instruction portant interdiction de parcage sur la place d'évitement du Bois de [...] n'a été donnée à Q.\_\_\_\_\_ au motif que cette place serait dangereuse ou instable. Aussi, le témoin P.\_\_\_\_\_, forestier bûcheron de la Commune de X.\_\_\_\_\_, a confirmé qu'un tracteur forestier communal utilisait régulièrement la place d'évitement du Bois de [...].

#### **E. 4.1**

Contrairement à l'appréciation de l'appelante, on ne saurait reprocher à l'intimé d'avoir violé l'art. 27 LCR (loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière; RS 741.01).

Certes, selon l'art. 27 al. 1, 1ère phrase, LCR, chacun doit se conformer aux signaux et aux marques ainsi qu'aux ordres de la police. Aux termes de l'art. 20 al. 1 OSR (ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière; RS 741.21), le signal "Poids maximal" (2.16) interdit la circulation des véhicules et des ensembles de véhicules, dont le poids

- 14 - effectif dépasse le chiffre indiqué. Le poids effectif est le poids réel du véhicule ou de l'ensemble de véhicules avec ses occupants et son chargement au moment du pesage (art. 7 al. 2 OETV [ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers; RS 741.41]). Reste que la loi fédérale prévoit un système d'autorisations et d'exceptions pour les véhicules et transports spéciaux (cf. art. 78 ss OCR [ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière; RS 741.11]). De même, l'art. 25 LRou (loi vaudoise sur les routes du 10 décembre 1991; RSV 725.01) prévoit que l'usage commun de la route est réservé à la circulation des véhicules autorisés et des piétons, dans de bonnes conditions de sécurité et de fluidité (al. 1); les règles de la législation fédérale et cantonale sur la circulation routière sont applicables (al. 2). Toutefois,

selon l'art. 26 al. 1 LRou, tout usage excédant l'usage commun est soumis à autorisation, permis ou concession, délivré par le département s'agissant du domaine public cantonal et par la municipalité s'agissant du domaine public communal. Ils donnent lieu à la perception d'un émolument unique ou périodique. En l'espèce, l'appelante a autorisé l'intimé à circuler sur la route communale. En effet, ce dernier possède plusieurs camions équipés d'une grue qui sont notamment utilisés pour des transports de bois en forêt, respectivement pour l'évacuation de troncs d'arbres coupés lors de travaux forestiers. Les travaux commandés par l'appelante à la partie adverse consistaient précisément à transporter des troncs d'arbre ou branchages au moyen d'un de ces camions dont le poids à vide est de 15 tonnes. Par ailleurs, il ne résulte pas des faits que cette dernière aurait signifié au chauffeur de l'intimé une interdiction de parcage sur la place d'évitement ou qu'elle l'aurait rendu attentif au danger. Partant, on ne saurait reprocher à l'intimé une faute au sens d'une violation de l'art. 27 LCR, compte tenu de l'autorisation octroyée par la Commune. On ne peut davantage retenir que l'intimé aurait violé l'interdiction de parcage sur les places d'évitements, les faits allégués et

- 15 - retenus ne permettant pas de retenir que la place en question aurait été signalée en tant que telle conformément au prescrit de l'art. 47 al. 4 OSR.

#### **E. 4.2**

En revanche, il convient de tenir compte du risque inhérent à l'emploi du véhicule dès lors que celui-ci a joué un rôle dans la survenance du préjudice.

##### **E. 4.2.1**

Selon l'art. 58 al. 1 LCR, si, par suite de l'emploi d'un véhicule automobile, une personne est tuée ou blessée ou qu'un dommage matériel est causé, le détenteur est civilement responsable. Cette disposition institue une responsabilité causale du détenteur, liée à l'"emploi" du véhicule, notion qui implique la manifestation d'un danger dû à la réalisation du risque spécifique résultant de l'utilisation des organes proprement mécaniques du véhicule (TF 4A\_44/2008 du 13 mai 2008 c. 3.2.2; ATF 114 II 376 c. 1b, JT 1988 I 686). Le fonctionnement du véhicule automobile a pour caractéristiques principales la vitesse et la masse, dont la combinaison produit l'énergie cinétique. Le bruit, l'effet de surprise ou encore l'éblouissement des phares font aussi partie du risque inhérent au fonctionnement du véhicule (Brehm, *Motorfahrzeughaftpflicht*, Berne 2008 [ci-après : Brehm, *Haftpflicht*], n. 165; idem, *La responsabilité civile automobile*, 2ème éd., n. 165; Bussy/Rusconi, *Code suisse de la circulation routière*, Commentaire, 3ème éd., n. 7.4 ad art. 58 LCR). L'art. 59 al. 1 LCR permet au détenteur du véhicule automobile de se libérer de sa responsabilité 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. Il s'agit-là d'une exception au principe selon lequel le risque inhérent à l'emploi du véhicule suffit à fonder la responsabilité du détenteur; dès lors, la possibilité de se libérer d'une telle responsabilité doit être assortie d'exigences strictes, sauf à rendre la protection du lésé illusoire. La faute du lésé ou d'un tiers doit prédominer à tel point que le risque inhérent au véhicule automobile n'a plus de poids et n'entre plus en considération comme cause adéquate de l'accident (TF 4C.332/2002 du 8 juillet 2003 c.

- 16 - 3.3). Constitue une faute grave la violation de règles élémentaires qui devraient s'imposer à tout homme prudent dans la même situation. Pour décider de la gravité de la

faute, le juge doit prendre en considération non seulement les circonstances objectives de l'acte, mais également les conditions subjectives propres à son auteur, notamment quant à son discernement, par exemple lorsqu'il s'agit d'apprécier la faute d'enfants (TF 4C.278/1999 du 13 juillet 2000 c. 1c/aa, SJ 2001 I 110; ATF 111 II 89 c. 1a). La faute grave peut prendre la forme d'une négligence grave (Brehm, *Haftpflicht*, n. 425). Sous l'angle de la preuve, le détenteur doit donc prouver non seulement qu'il n'a lui-même commis aucune faute, mais encore que l'accident a été causé par une faute grave du lésé (TF 4A\_227/2007 du 26 septembre 2007 c. 2.2, rés. in JT 2007 I 540). En cas de doute sur la faute grave exclusive du lésé, le détenteur est tenu pour responsable (Brehm, *Haftpflicht*, n. 431; idem, op. cit., 2ème éd., n. 431). Le lésé pourra ainsi profiter de l'impossibilité d'établir certains faits (TF 4C.278/1999 du 13 juillet 2000 c. 1c/aa, SJ 2001 I 110). Selon le Tribunal fédéral et la doctrine majoritaire, il convient de répartir en principe l'ensemble du dommage de 100% en fonction des différentes causes pertinentes en droit de la responsabilité; une quote-part du dommage total doit être attribuée à chacun des facteurs causals pertinents (TF 6S.411/2006 du 8 février 2007 c. 3; ATF 132 III 249 c. 3.1, JT 2006 I 468). Le juge tiendra compte en particulier de la faute du lésé, de la faute du détenteur (ou de la personne dont il répond) et du risque inhérent au véhicule (Brehm, *Haftpflicht*, n. 582; idem, op. cit., 2ème éd., n. 582; Bussy/Rusconi, op. cit., n. 2.1 ad art. 59 LCR). Il comparera la gravité des fautes respectives et appréciera, le cas échéant, le poids des autres facteurs ayant contribué à provoquer le dommage. Pratiquement, l'indemnité sera réduite dans une mesure moindre que ne le justifierait la faute concurrente considérée pour elle-même; en effet, il faut tenir compte, à la charge du détenteur, du risque inhérent au véhicule, qu'il assume, et en outre de sa faute (ATF 95 II 573 c. 3, JT 1970 I 433; Bussy/Rusconi, op. cit., n. 2.2 let. b ad art. 59 LCR).

- 17 - Les développements qui précèdent se rapportent au cas où le détenteur du véhicule est le responsable du dommage et non le lésé. Lorsque le détenteur du véhicule est le lésé, comme en l'espèce, on peut admettre qu'il réponde du risque inhérent à titre de facteur de réduction de son dommage. En effet, selon la jurisprudence, le risque inhérent à l'emploi d'un véhicule automobile doit être pris en considération dans la détermination du dommage lorsqu'il a joué un rôle concret dans la survenance du préjudice. Cela est conforme à la règle générale de l'art. 44 al. 1 CO, qui prescrit que le juge peut réduire les dommages-intérêts, ou n'en point allouer, lorsque des faits dont la partie lésée est responsable ont contribué à créer le dommage ou à l'augmenter (ATF 129 III 65 c. 7.1. et les réf. citées, JT 2003 I 600). Le risque inhérent a été ainsi pris en considération dans le cas d'un camion entrant en collision avec l'arceau d'une porte affectée d'un défaut de signalisation (ATF 108 II 51) ou dans celui d'une automobile ayant dérapé sur une route qui aurait dû être entretenue (ATF 129 III 65 précité), tous cas dans lesquels le responsable principal n'était pas un détenteur de véhicule. Dans le dernier arrêt cité, le risque inhérent a été pris en considération à raison de 25%, le Tribunal fédéral admettant que l'énergie cinétique développée par l'automobile, qui circulait à une vitesse bien supérieure à celle requise par les circonstances, avait manifestement contribué à la survenance du dommage et à son aggravation. La Chambre des recours a jugé que cette jurisprudence n'impliquait pas que le risque inhérent ne doive être pris en compte qu'en cas de vitesse excessive, sinon le critère reviendrait à prendre en compte une seconde fois la faute commise (CREC I du 21 juin 2006/367 c. 4.5). Dans un arrêt ultérieur (CREC I 13 janvier 2010/15), relatif à un accident de la circulation survenu sur une portion de route en travaux, la Chambre des recours, tout en admettant que le responsable principal répondait du chef des travaux qu'il avait entrepris sur la route dont il était propriétaire, a pris

en considération un risque inhérent imputable au lésé, à raison d'un taux de 25%, pour tenir compte du rôle, même restreint, joué par le véhicule de ce dernier dans la survenance de l'accident en raison de l'énergie cinétique développée par son allure. Pour que le risque inhérent soit sans effet sur la responsabilité, il faut établir

- 18 - qu'il est resté complètement étranger à la survenance de l'événement dommageable (Werro, note in DC 2003, p. 166).

#### **E. 4.2.2**

En l'espèce, on doit retenir que le risque inhérent du véhicule a joué un rôle puisque l'accident est survenu alors même que le camion n'était pas à l'arrêt et était donc à l'emploi. En particulier, la masse importante du véhicule a joué un rôle causal important, même si la vitesse était très peu élevée. On doit également admettre que l'intimé ne peut se prévaloir de la clause libératoire prévue à l'art. 59 LCR. En effet, selon l'art. 41a OCR, sur les routes secondaires situées dans les quartiers d'habitation et sur les routes secondaires sur lesquelles la circulation des véhicules n'est autorisée que dans une mesure limitée, les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante. Or, dans le cas particulier, le conducteur du camion savait que la route était interdite aux véhicules de plus de huit tonnes. En outre, la configuration des lieux était particulière et devait éveiller une certaine méfiance (cf. photographies figurant dans l'expertise Lauraux : route-ravin; place d'évitement non goudronnée). Partant, le chauffeur a violé ses devoirs de prudence au sens de la disposition précitée en s'engageant sur cette place d'évitement. Il convient de déterminer l'importance respective des différentes causes ayant concouru à l'accident. Outre le risque inhérent au véhicule automobile, l'intimé répond de la faute légère du conducteur de son camion telle que décrite ci-dessus. Pour sa part, l'appelante répond non seulement en raison de la responsabilité objective de l'art. 58 CO, mais aussi en raison d'une faute, qui doit être qualifiée de lourde. En effet, le mur qui s'est effondré, qui n'avait pas été construit par des professionnels de la construction, n'avait aucune fondation et ne pouvait être qualifié de structure de soutènement. Comme le relève l'expert Lauraux, "il s'agit d'un travail qui s'apparente à un bricolage avec des matériaux de récupération; on ne peut pas parler d'un ouvrage en béton armé proprement dit" (cf. rapport d'expertise, p. 10).

- 19 - Dans un tel cas de collision de responsabilité du propriétaire d'ouvrage ayant commis une faute additionnelle grave et du détenteur de véhicule ayant commis une faute légère, Brehm admet une réduction de 20 à 30% du dommage, le propriétaire d'ouvrage répondant à raison de 70 à 80% (cf. tableau concernant la collision de responsabilité du détenteur d'animal et de détenteur de véhicule, in Brehm, La responsabilité civile automobile, 2ème éd., n. 634 pp. 250-251, applicable mutandis mutandis à la collision de responsabilité du propriétaire d'ouvrage et du détenteur de véhicule [ibidem, n. 662 p. 262]). En l'occurrence, compte tenu de l'importance du rôle causal dû au risque inhérent, en particulier lié à la masse du véhicule, il convient de réduire l'indemnité due par la Commune à l'intimé de 30%, de sorte que la somme due s'élève à 19'883 francs. 5. L'appelante soutient que le calcul des intérêts doit être pris en compte à partir de l'échéance moyenne et non pas dès la date de l'accident.

#### **E. 5**

La place d'évitement précitée, qui se trouve sur le côté aval de la route de [...], était soutenue par un mur en béton. Celui-ci s'est totalement renversé lorsque le camion de M. \_\_\_\_\_ a été projeté dans le vide. Il résulte du rapport d'expertise établi le 30 septembre 2010 par

Bertrand Lauraux, ingénieur civil EPF-SIA, que le mur n'a aucune fondation, que cet ouvrage ne peut pas être qualifié de structure de soutènement et qu'il n'a pas été construit par des professionnels de la construction. Entendu lors de l'audience du 29 juin 2011, l'expert a confirmé que le mur, qui devait soutenir la route, n'avait pas été construit dans les règles de l'art. Celui-ci avait probablement été construit par un service forestier, sans instructions d'un ingénieur. L'expert a précisé que le mur ne se serait pas effondré s'il avait été fait dans les règles de l'art.

- 6 - L'effondrement brusque du mur a engendré la chute du véhicule de M. \_\_\_\_\_ dans le fossé.

### **E. 5.1**

L'intérêt compensatoire court à partir du moment où l'événement dommageable engendre des conséquences pécuniaires et ce jusqu'au moment du paiement des dommages intérêts. Il vise à placer l'ayant droit dans la situation qui aurait été la sienne s'il avait obtenu réparation au jour de la survenance du dommage, respectivement de la réalisation des conséquences économiques de cette dernière (TF 4C.182/2006 du 12 décembre 2006 c. 5.2 et les arrêts cités). En cas de dommage périodique resté constant, l'intérêt compensatoire doit être fixé, pour des raisons pratiques, selon une échéance moyenne (ATF 131 III 12 c. 9.5, JT 2005 I 488).

### **E. 5.2**

En l'espèce, le dommage subi par l'intimé – à savoir sa perte de bénéfice entre le jour de l'accident et la livraison de son nouveau camion – était périodique en ce sens qu'il ne s'est pas réalisé en son entier

- 20 - en une seule fois, mais a augmenté dans le temps pour atteindre, en septembre 2009, le montant de 29'824 fr., ce conformément aux conclusions de l'expertise GTR Finance & Audit SA dont il n'existe aucun motif de s'écarter. Il convient ainsi de déterminer l'échéance moyenne de la période allant du 4 novembre 2008, date de l'accident, au 1er septembre 2009, cette dernière date correspondant à celle à laquelle l'intimé a reçu son nouveau camion. Au total, cette période comprend 10 mois. L'échéance moyenne doit ainsi être arrêtée au 4 avril 2009, date à partir de laquelle court un intérêt compensatoire de 5% l'an sur la somme de 19'883 francs. 6. En conclusion, l'appel doit être partiellement admis et le jugement entrepris réformé dans le sens des considérants qui précèdent. Le demandeur obtenant en définitive une indemnité inférieure à celle allouée par les premiers juges, il convient en outre de réduire d'un cinquième les dépens de première instance en sa faveur, dont le montant est ainsi fixé à 11'749 fr. (4/ x 14'687 francs). 5 Aucune des parties n'obtenant entièrement gain de cause dans la procédure d'appel, il y a lieu de répartir les frais judiciaires de deuxième instance, arrêtés à 900 fr. (art. 62 al. 1 TFJC [tarif des frais judiciaires civils du 28 septembre 2010; RSV 270.11.5]), par moitié entre elles (art. 106 al. 2 CPC). Cela étant, l'intimé doit verser à l'appelante la somme de 450 fr. à titre de restitution partielle d'avance de frais de deuxième instance (art. 111 al. 2 CPC), les dépens de deuxième instance étant pour le surplus compensés (art. 106 al. 2 CPC).

- 21 -

### **E. 6**

L'assurance responsabilité civile du camion, F. \_\_\_\_\_ Assurances, a indemnisé la Commune de X. \_\_\_\_\_ pour le dommage qui lui a été causé par l'accident de

Q.\_\_\_\_\_. Il résulte des pièces produites qu'elle a perçu, entre autres, un montant de 46'950 fr. le 19 février 2009 pour l'intervention des entreprises [...] SA, [...] et [...] SA.

#### **E. 7**

A la suite de son accident, Q.\_\_\_\_\_ a été dénoncé au préfet par Police Riviera. Il a été condamné à une amende de 500 fr., pour infraction simple à la loi sur la circulation routière.

#### **E. 8**

L'entreprise de M.\_\_\_\_\_ est pratiquement exclusivement active dans le domaine du transport de bois. Elle est ainsi dépendante dans son activité des périodes de coupe de bois, qui s'effectuent en automne et au printemps. C'est pendant ces périodes qu'elle réalise la majeure partie de son chiffre d'affaires. En raison de l'accident, M.\_\_\_\_\_ a dû commander un nouveau camion qui ne lui a été livré qu'au mois de septembre 2009. Le témoin L.\_\_\_\_\_, qui s'occupe d'un triage forestier, a déclaré que M.\_\_\_\_\_ avait dû refuser une demande de transport de bois qu'il souhaitait lui confier courant novembre 2008 – rapportant non moins de 2'500 fr. – du fait de la perte de son camion. Il a précisé qu'il ne s'agissait pas de la seule commande que le prénommé a dû refuser dans la mesure où il lui confie régulièrement des travaux, soit à chaque fois qu'il peut décider de la personne du transporteur. Le témoin G.\_\_\_\_\_, qui s'occupe également d'un triage forestier, a relevé que M.\_\_\_\_\_ avait dû refuser d'importants mandats de transport qu'il aurait pu lui confier dans les semaines qui ont suivi l'accident. Ces travaux lui auraient rapporté non moins de 6'000 francs. Il résulte du rapport d'expertise établi le 23 février 2011 par GTR Finance & Audit SA que la perte du chiffre d'affaires estimée de

- 7 - M.\_\_\_\_\_ à la suite de l'accident du 4 novembre 2008 est de 45'768 fr., la diminution du bénéfice liée à la perte de ce chiffre d'affaires étant évaluée à 29'824 francs.

#### **E. 9**

Par demande déposée le 4 novembre 2009 devant le Tribunal civil de l'arrondissement de l'Est vaudois, M.\_\_\_\_\_ a conclu au paiement, par la Commune de X.\_\_\_\_\_, de la somme de 50'000 fr. avec intérêt à 5% l'an à compter du 4 novembre 2008. Dans sa réponse du 26 janvier 2010, la défenderesse Commune de X.\_\_\_\_\_ a conclu au rejet des conclusions du demandeur. Lors de l'audience de jugement du 29 juin 2011, le demandeur a modifié ses conclusions en ce sens qu'il réclame le paiement d'une somme de 45'768 fr., avec intérêt à 5% l'an à compter du 4 novembre 2008.

- 8 - En droit : 1.