

COUR D'APPEL CIVILE

Arrêt du 22 janvier 2015

Présidence de M. COLOMBINI, président
Juges : M. Abrecht et Mme Bendani
Greffière : Mme Meier

Art. 41, 368, 371 CO

Statuant à huis clos sur l'appel interjeté par **J. _____ SA**, à Grandson, contre le jugement rendu le 4 septembre 2013 par la Cour civile du Tribunal cantonal dans la cause divisant l'appelante d'avec **R. _____ AG**, à Pratteln, la Cour d'appel civile du Tribunal cantonal voit :

En fait :

A. Par jugement du 4 septembre 2013, dont le dispositif a été communiqué aux parties le 23 septembre 2013 et dont les motifs ont été notifiés par pli recommandé du 31 mars 2014, la Cour civile du Tribunal cantonal a prononcé que les conclusions prises par la demanderesse J. _____ SA contre la défenderesse R. _____ AG, selon demande du 31 janvier 2005, sont rejetées (I), que les frais de justice sont arrêtés à 104'546 fr. 40 pour la demanderesse et à 42'541 fr. 05 pour la défenderesse (II) et que la demanderesse versera à la défenderesse le montant de 95'041 fr. 05 à titre de dépens (III).

En droit, les premiers juges ont considéré que l'action en garantie pour les défauts était d'ores et déjà prescrite lorsque la défenderesse avait déclaré renoncer à se prévaloir de la prescription. En effet, le navire MS W. _____ avait été mis en service le 24 avril 1996, les dennebords de ses cales ayant été rehaussés en 1997. L'accident litigieux s'étant produit le 19 juillet 1999 et la défenderesse ayant renoncé à la prescription pour la première fois le 18 juillet 2000 - pour autant qu'elle ne soit pas déjà acquise - sans que la prescription ait été interrompue auparavant, le délai d'une année de l'art. 371 al. 1 aCO (Code des obligations du 30 mars 1911, RS 220) était ainsi déjà échu le 19 juillet 1999. La demanderesse n'alléguant ni n'établissant que la défenderesse l'aurait intentionnellement induite en erreur, ses prétentions fondées sur les défauts de l'ouvrage livré étaient ainsi prescrites et devaient être rejetées. En revanche, l'action en dommages-intérêts de l'art. 41 CO n'était pas prescrite, puisque le bateau avait chaviré le 19 juillet 1999 et que la défenderesse avait déclaré renoncer à se prévaloir de la prescription le 18 juillet 2000, soit avant l'échéance du 19 juillet 2000. Toutefois, l'existence d'un acte illicite n'était pas établie, dès lors que le déploiement du bras de téléchargement en eau libre n'était pas une manœuvre classique et usuelle et ne constituait donc pas une qualité attendue du navire, bien que cette manœuvre n'ait jamais été incriminée ou remise en question par la défenderesse. Par ailleurs, il n'était pas établi

que l'accident se serait également produit si la charge maximale - compte tenu du poids des équipements ajoutés par la demanderesse - avait été respectée. En définitive, l'existence d'un défaut n'étant pas démontrée, la demande devait être entièrement rejetée, sans qu'il soit nécessaire d'examiner les autres conditions de la responsabilité aquilienne.

B. Par acte du 29 septembre 2014, J._____SA a interjeté appel contre ce jugement, en concluant, avec suite de frais de première et deuxième instances, principalement à sa réforme, en ce sens que R._____AG soit condamnée à lui verser la somme de 2'228'365 fr. 70, avec intérêt à 5% l'an dès le 19 juillet 1999, et subsidiairement à son annulation.

Par réponse du 15 décembre 2014, l'intimée a conclu au rejet de l'appel.

C. La Cour d'appel civile retient les faits suivants, sur la base du jugement complété par les pièces du dossier :

1. J._____SA est une société anonyme dont le siège est à Grandson et dont le but est l'extraction, notamment par dragage, la préparation et la vente de tous agrégats pierreux ainsi que la production et la vente de tous matériaux de construction.

R._____AG est une société anonyme dont le siège est à Pratteln (Bâle-Campagne). Son but est le suivant : "exploitation d'une entreprise de constructions en acier, métalliques et navales, ainsi que l'exploitation d'un bureau d'ingénieurs". Jusqu'à la fin du mois de mars 2000, la raison sociale de cette société était aR._____AG [...] (ci-après : aR._____AG).

2. Le 22 novembre 1994, J._____SA a commandé à R._____AG le bateau MS W._____. Son prix était fixé à 3'301'500 fr., TVA comprise. Selon le descriptif n° [...] établi par R._____AG le 22 septembre 1994, le bateau commandé était un chaland de marque aR._____AG et de type chaland à cales et à multimoteurs fixes et cabine, dont les spécificités étaient les suivantes :

- longueur : 51,40 mètres;
- largeur : 8,75 mètres;
- charge utile : environ 550 tonnes.

R._____AG a construit deux chalands de conception identique à ce bateau, le T.II_____ et le B._____. Ces chalands, respectivement construits en 1984 et 1991, étaient toujours exploités en 2007. Il était convenu entre les parties que le MS W._____ serait semblable au B._____.

R._____AG a également construit deux autres chalands similaires au MS W._____, soit S._____ ([...]) et T._____ ([...]), qui naviguent sur le lac de Neuchâtel. T._____ n'est toutefois pas identique au navire litigieux, puisque de taille et de poids différents. Quant au S._____, ce n'est pas un chaland auto-chargeur, comme le MS W._____, si bien que ces deux bateaux ne peuvent être comparés.

Le MS W._____ livré à J._____SA correspondait aux spécifications jointes à la commande, à l'exception de menues modifications auxquelles R._____AG a procédé durant la phase finale de la construction.

A l'époque, R._____AG a procédé à ses propres examens de stabilité. Il n'existait alors pas de valeur limite pour la hauteur métacentrique; il était simplement exigé qu'elle soit "suffisante". Lors de l'exécution de ces examens, le bateau à vide, mais prêt à fonctionner, a été pesé à 216,5 tonnes et la hauteur du centre de gravité a été fixée à

1,982 mètres. Dans le cadre des essais, R._____AG a effectué une manœuvre de déchargement sans que le bateau soit amarré au port.

Le plan d'ensemble, le procès-verbal des examens de stabilité transversale et la description du bateau ont été communiqués aux autorités cantonales vaudoises.

Le 9 septembre 1996, l'ingénieur naval [...] a notamment adressé les lignes suivantes au Service des automobiles, cycles et bateaux :

"J._____SA, Grandson
Chaland motorisé - autodéchargeur MS W._____

Mesdames et Messieurs,

Lors de la visite de réception du 3 septembre 1996, Monsieur [...], chef du groupe navigation a confié au soussigné le mandat de vérifier :

- (...)

- le résultat de l'essai de stabilité, exécuté le 11 juillet 1996.

(...)

Le résultat de l'essai de stabilité est juste.

(...)

Selon la description technique du 22 sept. 1994 du constructeur, la capacité doit être de 550 t env. ce qui peut être réalisé avec un franc-bord de 30 cm."

Par courrier à ce même service du 25 octobre 1996, l'ingénieur [...] a encore indiqué:

"Les résultats des essais de navigation (...) ont entièrement donné satisfaction.

Dans son ensemble, le bateau est de bonne qualité et présente une sécurité largement suffisante."

Un permis de navigation, indiquant une charge de 550 t, a été délivré à J._____SA pour le MS W._____. Aucun défaut de conception n'a été constaté sur ce bateau, ni d'ailleurs sur le S._____ et sur [...] par les autorités compétentes qui ont assisté aux tests et contrôlé ces trois navires.

3. Au moment de la livraison et de la mise à l'eau d'un chaland, R._____AG ne peut souvent pas connaître le poids total des équipements et installations que l'exploitant ajoutera au bateau. Il est également possible qu'un chaland soit livré à son exploitant bien que certaines installations n'aient pas été mises en place. Ces installations et équipements peuvent parfois modifier l'assiette du chaland, ce qui influe sur la position de l'hélice qui peut ainsi ne plus être optimale après la pose de tous les équipements. Pour corriger si nécessaire cette assiette, il arrive que le chaland nouveau soit lesté, ce qui permet de repositionner l'hélice.

R._____AG ignorait, lors de la conception et de la fabrication du MS W._____ ainsi que des chalands S._____ et T._____, quel serait le poids total des installations et équipements que leurs exploitants respectifs ajouteraient.

Le bateau S._____ a été livré par R._____AG à J._____SA sans un certain nombre d'équipements de poids posés ultérieurement par celle-ci. Il a fait par la suite l'objet d'un lestage visant à améliorer sa maniabilité, particulièrement en marche arrière.

T._____ a été livré à l'entreprise F._____ par R._____AG qui y a ajouté un lestage supplémentaire ultérieurement.

Il n'est pas établi que les propriétaires du S._____, respectivement du chaland T._____, auraient invoqué auprès de R.____AG des défauts relatifs à l'assiette ou aux hélices de ces bateaux.

Dès le départ, le MS W._____ a présenté une assiette arrière (inclinaison à l'arrière, que cela soit à vide ou à charge réduite, comme cela ressort des constatations des experts techniques), afin de pouvoir atteindre sa capacité maximale en charge. Cette assiette était connue et consignée dans le procès-verbal des essais de stabilité. Les marques d'enfoncement arrière et avant n'étaient pas situées au même niveau, ce que J._____SA devait savoir, dès lors que tous les documents y afférents étaient en sa possession. Elle n'a jamais fait la moindre remarque à cet égard. Il n'est notamment pas établi que celle-ci aurait jamais fait valoir, vis-à-vis de R.____AG, que le MS W._____ aurait été frappé d'un défaut empêchant l'utilisation de ses trémies arrière.

Il n'est pas établi que postérieurement à la livraison, en 1996, un avis formel concernant l'existence d'un défaut de stabilité aurait été communiqué par J._____SA à R.____AG.

4. L'entreprise F._____ transportait du sable et du gravier dragués sur le lac de Neuchâtel, tout comme J._____SA. Elle transportait également des déblais très légers issus de la construction d'un tunnel. Elle a dès lors demandé à R.____AG de rehausser de cinquante centimètres le bord des cales du T.II_____ et du B._____ afin d'augmenter leur volume de chargement, le tonnage restant le même. Ces modifications sur les embarcations de l'entreprise F._____ ont été exécutées par R.____AG elle-même. Ces travaux n'ont pas été modifiés depuis lors.

Avertie de ces travaux, J._____SA en a commandé d'identiques à R.____AG pour le MS W._____. Lors des discussions concernant cette commande, l'assiette de la barge n'a pas été évoquée.

Le 17 novembre 1997, R._____AG a confirmé à J._____SA la commande d'un rehaussement de 500 millimètres des dennebords des cales I et II. Cette confirmation n'indique pas que la charge maximale du navire pourrait être augmentée ensuite des travaux.

R._____AG a livré à J._____SA le même matériel que celui qui avait été livré à l'entreprise F._____. J._____SA a renvoyé le monteur que R._____AG avait envoyé et a procédé elle-même aux modifications et au soudage des pièces fournies. Elle est toutefois allée au-delà de la proposition de transformation de R._____AG, en rehaussant les bords supérieurs de toutes les cales et non pas uniquement des cales avant. J._____SA a par ailleurs aménagé un couloir de circulation au-dessus de la cale tribord, avec une petite pelle excavatrice. Elle a également fait installer une passerelle et modifier l'installation de déchargement.

En surélevant les dennebords sur l'ensemble du navire, J._____SA a permis que la charge totale soit surélevée par rapport à la configuration du navire lors de sa livraison. Cette surélévation et le poids supplémentaire occasionné par les travaux effectués par cette dernière (dennebords, rails, grue) ont déplacé le centre de gravité de la barge une fois chargée et diminué en conséquence sa stabilité.

Il n'est pas établi que J._____SA aurait fait contrôler la stabilité de son bateau après y avoir modifié les dennebords et installé une drague/grue avec ses rails.

R._____AG a facturé à J._____SA, en relation avec les travaux de rehaussement des dennebords, les prestations du bureau technique, d'atelier et le matériel, ainsi que les travaux de montage à Grandson.

Il n'est pas établi qu'ensuite des travaux de rehaussement des dennebords réalisés par J._____SA, en 1997, une quelconque communication serait intervenue entre les parties concernant le MS

W._____, à tout le moins jusqu'à l'accident du mois de juillet 1999 (cf. chiffre 5 infra). En particulier, il n'est pas établi que J._____SA aurait communiqué à R._____AG un quelconque élément relatif aux capacités de chargement, à la stabilité, à l'assiette ou encore à quelque difficulté d'exploitation que ce soit concernant le MS W._____.

Il n'est pas non plus établi que R._____AG aurait émis une réserve quant aux modifications qu'elle aurait constatées sur le MS W._____, ni qu'elle aurait procédé à d'autres opérations en relation avec ce bateau à partir de 1997, après ses derniers contacts avec J._____SA à propos des dennebords, soit plus d'un an et demi avant l'accident litigieux.

5. Le vendredi 16 juillet 1999, soit trois jours avant l'accident, le chaland MS W._____ a été chargé au môle [...] à [...]. L'installation de chargement qui se trouvait à cet endroit était équipée, en 1999, d'un long tapis roulant transportant les matériaux depuis un site de regroupement jusqu'au ponton d'abordage des bateaux. Le tapis était équipé d'une balance, régulièrement contrôlée, qui avait été étalonnée le 14 septembre 1998 par l'Office de vérification en métrologie de [...]. Le compteur indiquant en continu le poids déjà chargé et délivrant le ticket de pesage, actionné par le pilote, était situé dans un abri à l'extrémité du tapis, côté bateau. C'est ainsi le pilote du bateau à charger qui contrôlait le poids déjà chargé sur le compteur, puis sur le ticket de pesage, en actionnant les commandes prévues à cet effet. Après l'arrêt du tapis de chargement, environ 20 t supplémentaires de matériaux étaient encore déversées dans le bateau; les pilotes, connaissant ce système, anticipaient l'arrêt afin d'obtenir un chargement assez précis.

Un ticket de pesage a été délivré après le chargement du MS W._____, selon lequel 615,6 tonnes de moraine (terre légèrement marneuse) auraient été chargées le 16 juillet 1999 sur ce bateau.

Le chavirage est survenu le lundi 19 juillet 1999, aux alentours de 7h30, alors que le bateau était chargé et que le bras de déchargement

venait de passer la proue du bateau à tribord. Seuls deux des trois occupants du bateau ont pu être ramenés sains et saufs sur la rive, à savoir le pilote L._____ et N._____. Le troisième membre d'équipage, J._____, est décédé.

6. Différentes expertises ont été délivrées sur les circonstances de l'accident du 19 juillet 1999.

a) J._____ SA a mandaté le Bureau d'études Q._____, à Nantes. Ce bureau a rendu un rapport du 12 octobre 1999, modifié le 7 février 2000, concernant l'analyse de différents cas de chargement et de leur stabilité sur la barge d'origine. Ce bureau n'a pas eu connaissance des plans de construction de la barge, de sorte qu'il a relevé lui-même toutes les cotes de celle-ci, y compris le plan de forme. Dans son rapport, le bureau Q._____ a attribué à la barge un poids avant chargement de 233'210 kg, soit un poids supplémentaire de près de 17 t par rapport à la pesée effectuée sans charge par la défenderesse en 1996 (216,5 t). Le bateau pesait ainsi à vide près de 8 % de plus en 1999 qu'en 1996. Selon les constatations de ce bureau, avec un chargement de 550 t réparti sur toutes les trémies, soit les différentes citernes des espaces à cargaison, le centre de gravité du chargement baisse de 20 cm par rapport à un chargement de 550 t réparti sur les neuf trémies avant. A 550 t, la stabilité de la barge est déjà mise en péril lors de certaines inclinaisons du tapis. En revanche, avec un chargement de 500 t et 100 % de gas-oil (soit un poids total de la barge de 751,17 t), le bateau ne chavire pas lorsque l'on fait pivoter le bras de chargement à 90°.

Il n'est pas établi que le bureau Q._____ aurait procédé à des calculs de stabilité en se fondant sur le bateau tel que livré par la défenderesse, notamment avec son poids d'origine.

b) G._____, ingénieur naval auprès de l'Office fédéral des transports, a déposé un premier rapport le 3 février 2000 ainsi qu'un complément le 19 septembre 2000. Dans son rapport, l'expert G._____

précise que le système de tapis roulants du chaland a été changé au printemps 1999. Selon cet expert, avec les conditions existantes (transformation du bateau, surcharge), le chavirement était inévitable.

Ce rapport contient notamment les passages suivants :

"(...) chaque augmentation de la charge ou du poids propre du bateau et chaque augmentation de la position verticale du centre de gravité provoque une diminution de la stabilité.

(...)

Comme le poids de la charge est deux fois plus grand que le poids propre du bateau, son influence sur la position du centre de gravité de l'ensemble (bateau + charge) est significative. (...) Cela étant, la charge fait monter le centre de gravité de l'ensemble (bateau + charge) et, par conséquent, diminue la stabilité du bateau chargé.

(...)

Le chavirement a été déclenché, sans aucun doute, par le pivotement du tapis roulant pivotant. Tous les autres facteurs extérieurs qui pouvaient entraîner théoriquement le chavirement (p. ex. vent latéral, force centrifuge) ne provoquent pas en réalité un moment d'inclinaison suffisant grand (sic) pour faire chavirer le bateau. Cela explique le fait que le bateau n'ait pas chaviré pendant le voyage du 16 juillet 1999 entre [...] et [...].

Il n'y a pas eu de pluie pendant le week-end entre le 16 et 19 juillet 1999. Si tel avait été le cas, cela aurait donné une explication pour le chavirement, parce qu'à ce moment-là, le poids et la position verticale du centre de gravité auraient augmenté avec les conséquences négatives comme décrites ci-dessus.

(...)"

L'ingénieur G. _____ indique, en conclusion à son complément d'expertise, que :

"(...) les conclusions déjà mentionnées dans l'expertise du 3 février 2000 restent inchangées dans leurs grandes lignes."

c) L'expert I._____, du Bureau d'expertises navales, a été désigné par le juge d'instruction chargé de l'enquête pénale. Il a déposé son rapport le 10 mars 2000, auquel il a intégré, pour en faire partie intégrante, le rapport de l'ingénieur G._____. Le 18 octobre 1999, l'expert I._____ a effectué des essais de stabilité sur le navire litigieux, en présence notamment de deux ingénieurs du Bureau d'études Q._____.

S'agissant du déroulement de l'accident, l'expert I._____ a indiqué que le bateau avait commencé à s'incliner du côté tribord alors que le tapis, en pivotant, dépassait l'axe du bateau à l'avant, et avait continué jusqu'au chavirage.

Le rapport de l'expert I._____ mentionne notamment ce qui suit :

"Située au [...] à [...], l'installation de chargement est composée d'un long tapis roulant transportant les matériaux (...).

A environ un quart de sa longueur côté lac, le tapis roulant est équipé d'un système de pesage. La commande du tapis roulant et un compteur indiquant en continu le poids déjà chargé et délivrant un ticket du poids total sont installés dans un abri à l'extrémité du tapis où chargent les bateaux, ce sont les pilotes qui actionnent la commande du tapis roulant.

Il est à noter que lorsque le pilote arrête le tapis de chargement, il vient encore 15 à 20 tonnes qui ont déjà passé sur la balance (...).

(...) le 9 février 2000, les responsables de la [...] ont ordonné une vérification précise avec essais du système de pesage. Les résultats de ce contrôle démontrent une marge d'erreur de 0,19% (...).

J'ai consulté le récapitulatif des chargements effectués au même endroit dans le courant du mois de juillet 1999 par ce même bateau et constaté qu'il naviguait fréquemment en surcharge selon les relevés de pesage.

(...)

Lorsque j'ai demandé à L._____ s'il avait déjà eu des remarques de son entreprise concernant les surcharges précédentes, il m'a répondu négativement."

L'expert I._____ a conclu comme suit son rapport :

"L'accident survenu le 19 juillet 1999 (...) a été causé par l'important dépassement de la charge autorisée qui se trouvait à bord au moment du chavirage et a été déclenchée par le mouvement de rotation du tapis de déchargement."

7. Par courrier du 5 juillet 2000, le conseil de J._____SA a prié le conseil de R._____AG de lui confirmer, au nom de sa cliente, que celle-ci acceptait de renoncer à la prescription jusqu'au 19 juillet 2001. Par courrier du 18 juillet 2000, R._____AG a, pour la première fois, renoncé à se prévaloir de la prescription jusqu'au 19 juillet 2001, "dans la mesure naturellement où cette prescription n'[était] pas déjà acquise". Cette renonciation est ainsi intervenue quatre ans après la date de livraison du navire retenue par le jugement du Tribunal de police du 28 mars 2002 dont il sera fait état ci-dessous (cf. ch. 10) et deux ans et demi après les travaux sur les dennebords.

8. Le 23 mars 2001, le bureau Z._____ a déposé ses constatations dans le cadre de l'expertise hors procès. En conclusion, Z._____ a relevé que les résultats de ses calculs étaient généralement voisins de ceux du bureau Q._____. Z._____ a précisé que "les critères de stabilité requis normalement pour un navire de mer [tenaient] compte

du mouvement du navire sur la houle et [n'étaient] pas applicables aux unités de navigation intérieure". En annexe à son rapport, le bureau Z._____ a joint des tableaux de "résultats de stabilité à l'état intact" pour le navire litigieux. Il en ressort notamment qu'avec un chargement de 550 t, l'angle du tas étant de 45°, le bateau chavire lorsque le tapis se trouve chargé de 2 t à 90° tribord. Il en va de même en cas de chargement aux plaquettes. Il ressort encore de ces tableaux qu'avec un chargement de 616 t, avec un angle du tas de 45°, le bateau chavire lorsque le tapis se trouve à 90° bâbord. En revanche, avec un chargement de 500 t, tas à 45° et 100% de gas-oil (soit un poids total de la barge de 743,22 t), il ne chavire pas lorsque le bras de chargement se trouve à 90 degrés. En réponse au questionnaire établi à son attention par R._____AG, le bureau Z._____ a précisé que les modifications apportées à la barge par J._____SA avaient été prises en compte par le bureau Q._____, la barge ayant été définie directement par des relevés effectués par ce bureau, et que si tel n'avait pas été le cas, les résultats auraient été différents et la stabilité meilleure, vu le chargement moindre et la hauteur plus basse du centre de gravité de la cargaison. En réponse à la question de savoir si la garantie du fabricant de la barge, qui portait sur une charge maximale de 570 t, était correcte, compte tenu de la configuration initiale de la barge, le bureau Z._____ a écrit :

"En l'absence de critères de stabilité applicables à l'époque aux unités de navigation intérieure (unités de charge), l'expert constate que la stabilité initiale a une valeur importante ($GM=0,837$ m) et que le bras de levier de redressement décroît très rapidement avec l'inclinaison transversale de l'unité, ce qui est habituellement le cas pour les unités de navigation intérieure."

9. Par courrier du 3 juillet 2001, le conseil de J._____SA a à nouveau invité le conseil de R._____AG à lui confirmer que celle-ci acceptait de renoncer à se prévaloir de la prescription jusqu'au 19 juillet 2002. Par courrier du 11 juillet 2001, R._____AG a consenti à renoncer à la prescription jusqu'au 19 juillet 2002, dans la mesure où celle-ci n'était pas déjà acquise.

10. Par jugement du 28 mars 2002, le Tribunal de police du district de Neuchâtel a libéré le pilote, L._____, de toute charge pénale, et n'a pas retenu, au bénéfice du doute, la surcharge à 616 tonnes.

Il ressort notamment de ce jugement que le chaland a été construit par R._____AG et mis en circulation le 24 avril 1996. Le 16 juillet 1999, il a été chargé sous la responsabilité de L._____, accompagné de [...]. Le chargement consistait en de la moraine et était acheminé jusque dans les cales du bateau par le biais d'un tapis roulant. L._____ a stoppé le tapis lorsqu'il a constaté que la ligne de flottaison symbolisée par les plaques métalliques allait être atteinte. Ces opérations terminées, le bateau a traversé le lac de Neuchâtel, emprunté le canal de la [...] et s'est amarré à [...], après avoir fait un demi-tour pour positionner sa proue en direction de l'ouest, en vue du déchargement qui devait être effectué le lundi matin suivant. Le chargement devait être déversé sur la rive nord du canal de la [...] et était destiné à l'entreprise [...], qui devait l'utiliser sur le chantier de l'Exposition nationale. Le site étant dépourvu de pieux d'amarrage, il était prévu que le bateau se mette au milieu du canal, qu'il vire à tribord de 90° pour faire face à la rive, qu'il déploie simultanément le bras de déchargement et qu'il vienne s'appuyer sur la berge nord de la [...] afin d'y être amarré à un arbre. Alors que le bateau était en travers du canal et que le tapis roulant venait de passer la proue du bateau à tribord, celui-ci a commencé à gîter, à embarquer de l'eau sur le trottoir et s'est retourné sans que l'équipage puisse intervenir.

Dans le cadre de la procédure pénale, [...], directeur de J._____SA, a indiqué que le déploiement du tapis de chargement en cours de navigation était tout à fait possible et qu'il s'agissait même d'une opération fréquente sur le lac Léman.

11. Par courrier du 1^{er} juillet 2002, le conseil de J._____SA a requis la délivrance d'une nouvelle déclaration relative à la prescription.

Par courrier du 15 juillet 2002, R._____AG a déclaré renoncer à la prescription jusqu'au 19 juillet 2003, dans la mesure où cette prescription n'était pas déjà acquise.

Par courrier du 8 juillet 2003, le conseil de J._____SA a requis le renouvellement jusqu'au 19 juillet 2004 de la déclaration de renonciation à la prescription formulée au nom de R._____AG.

Par courrier du 18 juillet 2003, R._____AG a consenti à renoncer à la prescription jusqu'au 19 juillet 2004, dans la mesure où celle-ci n'était pas déjà acquise.

Le 16 septembre 2003, l'assurance [...] a transmis au conseil de J._____SA une quittance de règlement d'un montant de 300'000 fr. pour solde de tout compte, versé à titre purement volontaire et sans reconnaissance d'obligation d'intervention, en relation avec le sinistre du 19 juillet 1999.

Par courrier du 21 juin 2004, R._____AG a consenti à renoncer à la prescription vis-à-vis de J._____SA jusqu'au 19 juillet 2005, dans la mesure où celle-ci n'était pas déjà acquise.

12. Le 31 janvier 2005, J._____SA a déposé une demande auprès de la Cour civile du Tribunal cantonal, en concluant, avec suite de frais et dépens, à ce qu'il soit prononcé que R._____AG est la débitrice de J._____SA et lui doit immédiat paiement de la somme de 2'228'365 fr. 70, avec intérêt à 5 % l'an dès et y compris le 19 juillet 1999.

La demanderesse a allégué avoir supporté des frais de sauvetage et de renflouage du bateau s'élevant à 91'747 fr. 10, ainsi que des frais complémentaires de renflouage de 121'743 fr.75, non pris en charge par son assureur casco. La demanderesse a également fait valoir des frais de réparation du bateau à hauteur de 1'225'032 fr. 28 et des frais

de transformation pour un montant de 517'060 fr. 30. Enfin, elle a allégué avoir assumé des frais d'expertise ainsi que des frais de mandataires s'élevant à 54'282 fr. 35 et une perte d'exploitation de 418'500 fr. du 19 juillet 1999 au 1^{er} mars 2002.

Par réponse du 26 août 2005, la défenderesse R. _____ AG a conclu au rejet de la conclusion de la demanderesse.

Dans sa réplique du 14 décembre 2005, la demanderesse a notamment allégué que le système de déchargement (moteurs, réducteurs, etc.) avait été sous-dimensionné par la défenderesse, ce que cette dernière avait fini par admettre après six mois de discussions incessantes (allégués 230 à 233).

Dans sa duplique du 20 mars 2006, la défenderesse a admis indivisiblement, s'agissant des allégués n° 230 à 233 de la réplique de la demanderesse, que « le système de déchargement du MS W. _____ [avait] été amélioré par la défenderesse dans le cadre de travaux de garantie », les allégations de la demanderesse étant contestées pour le surplus.

Dans sa duplique complémentaire après réforme du 23 avril 2010, la défenderesse a déclaré expressément soulever l'exception de prescription à l'encontre des prétentions émises par la demanderesse.

L'échange d'écritures s'est poursuivi jusqu'au 18 février 2013.

13. Une expertise technique et une expertise financière ont été ordonnées en cours d'instance. Les experts techniques C. _____ et X. _____, ingénieurs diplômés, ont déposé un rapport du 17 janvier 2008 et un rapport complémentaire du 27 avril 2009. L'expert financier E. _____, qui s'est adjoint les services de [...], a déposé un rapport du 10 avril 2007 et un rapport complémentaire du 22 novembre 2007.

a) En préambule à leur rapport, les experts techniques ont relevé qu'il n'était pas aisé de prendre position sur un accident naval survenu huit ans auparavant sur la seule base d'extraits de dossier et de documents incomplets et que certains des allégués qui leur avaient été soumis ne pouvaient être compris ou ne pouvaient être interprétés correctement, du fait de l'absence de documents.

Ils ont précisé avoir effectué de nombreux calculs, desquels il ressortait que le bateau, sans égard à la quantité du chargement (550-615,5 t), pouvait être chargé de façon à supporter le porte-à-faux du tapis de déchargement sur bâbord et qu'il ne chavirait que lorsque le tapis de déchargement se portait sur tribord. Cela signifiait que même la charge maximale arrêtée par le Service de la navigation de 550 t ne permettait pas un déchargement en eau libre dans de bonnes conditions de sécurité.

Les experts ont indiqué que selon les documents qui leur avaient été fournis, le bateau en cause avait été mis en service le 24 avril 1996 et avait été inspecté par le Service de la navigation le 3 septembre suivant. Celui-ci avait tout d'abord proposé un franc-bord (distance verticale entre la ligne de flottaison à pleine charge et le pont principal) à 30 cm. Après un nouveau test de navigation le 14 octobre 1996, les constatations avaient fait apparaître un franc-bord non parallèle au pont de 30 cm à l'avant et de 25 cm à l'arrière et permis de déterminer une capacité de charge correspondante de 571,9 tonnes. La modification ultérieure de la marque de charge définissant le franc-bord indiquait que le service de la navigation avait eu des doutes sur la stabilité du bateau avec un franc-bord de 25 cm sur toute la longueur. Le service de la navigation avait en outre fixé la charge possible à 550 t seulement, valeur qui n'avait toutefois pas été consacrée par une modification des marques de tirant d'eau.

Selon les experts, à vide, mais également avec une charge réduite, le bateau présentait une assiette clairement inclinée vers l'arrière. C'est la raison pour laquelle le dernier compartiment avant le local des machines n'était généralement pas chargé dans ces cas-là. Pour améliorer

cette possibilité de chargement peu favorable pour l'exploitant, les dennebords avaient été rehaussés de 500 mm au niveau des soutes de chargement avant et de 200 mm à celui des soutes arrières, ce qui n'autorisait certes pas d'embarquer des chargements globalement plus lourds, mais permettait une meilleure utilisation de l'espace disponible. L'assiette arrière s'en trouvait réduite, sans toutefois disparaître complètement. La confirmation de commande ne concernait que le rehaussement des dennebords des soutes I et II. Les experts ont indiqué qu'ils ignoraient pour quelle raison les dennebords avaient également été rehaussés à l'arrière, étant précisé que ce n'était en aucun cas pour corriger l'assiette. A cet égard, ils penchaient pour une volonté d'embarquer un chargement globalement plus important, ce qui n'était pas compatible avec le permis de navigation.

Les experts ont confirmé que, comme le mentionnait le schéma de construction du 22 septembre 1994, la capacité de chargement était de 550 t pour un tirant d'eau (soit la hauteur de la partie immergée du bateau, variant en fonction de la charge transportée et correspondant à la distance verticale entre la flottaison et le point le plus bas de la coque, usuellement la quille) de 2,65 m, ce qui impliquait un franc-bord au pont de 30 cm. Pour un franc-bord de 25 cm, les experts ont obtenu une charge de 571,9 tonnes. Après la mise en service du bateau, les marques de franc-bord avaient été fixées à 30 cm à l'avant du bateau et 25 cm à l'arrière, ce qui donnait un chargement moyen de 571,9 tonnes. Le permis de navigation n'autorisait toutefois qu'une charge maximale de 550 tonnes. Si, comme cela était d'usage dans la construction navale, on entendait par chargement la charge utile et la masse du carburant, de l'eau, etc., cela signifiait qu'après l'embarquement de poids supplémentaires (tôles des dennebords, drague/grue, rails, etc.), la charge utile avait diminué d'autant.

Les experts ont confirmé que les travaux de rehaussement avaient été effectués par des employés de la demanderesse, sur la base de plans et avec le matériel fourni par la défenderesse, qui avait contrôlé l'inventaire des pièces puis les avait toutes pointées avant le soudage

définitif, y compris pour les cales III et IV. La demanderesse aurait dû se faire expliquer les modifications des conditions d'exploitation résultant des transformations effectuées, par exemple l'augmentation du poids à vide du bateau en raison des installations supplémentaires et la réduction du chargement qui en découlait, ou encore la modification des conditions de stabilité. Compte tenu de la façon dont les transformations avaient été effectuées à l'époque, le résultat était toujours aussi peu satisfaisant s'agissant de l'assiette du bateau. Les experts ont relevé que dans l'offre de transformation des bateaux B._____ et T.II_____ adressée à la société F._____, la défenderesse avait indiqué que "selon la quantité de marchandise embarquée sur les bateaux, la densité du matériau et l'angle de déversement et en tenant compte du déséquilibre d'assiette, on obt[enait] des gains de charge de 60 à 70 tonnes". Ils ignoraient si la même information avait été transmise à la demanderesse concernant le MS W._____ et si la défenderesse avait vérifié, au moins par des calculs, les conséquences de ces transformations sur la stabilité du bateau.

Ces modifications avaient eu pour effet de charger plus haut les cales avant du bateau; il en résultait une modification du centre de gravité d'environ 20 cm vers le haut. Il apparaissait ainsi que le centre de gravité réel de la charge du bateau était situé 20 cm plus haut que dans les calculs théoriques de la défenderesse. Toutefois, les calculs montraient qu'en présence d'un chargement aux plaquettes d'une marchandise présentant une densité de deux tonnes par mètre cube répartie sur neuf soutes, la base du prisme de charge supérieur se trouvait en dessous des dennebords rehaussés. Dans ce cas précis, le rehaussement des dennebords ne servait qu'à border la charge latéralement.

Selon les experts, la hauteur du centre de gravité du bateau revêtait une importance déterminante pour sa stabilité. Le rehaussement des dennebords permettait une plus grande hauteur du cône de déversement et entraînait ainsi nécessairement un relèvement du centre de gravité du chargement, et, par voie de conséquence, de l'ensemble du bateau chargé, ce qui diminuait sa stabilité dans tous les cas. L'installation de la drague/grue et de ses rails au mois de juillet 1998 avait également

contribué à relever le centre de gravité du bateau vide. En charge toutefois, cette installation abaissait le centre de gravité du bateau car son propre centre de gravité était alors plus bas que celui de la charge la plus élevée.

Le centre de rotation du tapis de déchargement se situait à l'avant du bateau à bâbord. Du fait qu'en position de repos, cette installation se trouvait sur le plat-bord bâbord, elle devait être pivotée pour le déchargement. A bâbord, elle pouvait être pivotée sur 180° (du plat-bord jusqu'à la proue) et, à partir de la proue, de 85° supplémentaires, pratiquement jusqu'au travers tribord. En l'espèce, le bateau avait chaviré peu après que le tapis eût atteint le bord tribord, en passant par-dessus la proue, comme cela ressortait de l'expertise G._____.

D'après les experts, le chargement contrôlé à l'aide de marques extérieures n'était pas inhabituel dans la navigation maritime. Il fallait toutefois lire des deux côtés si l'on voulait éviter de naviguer avec une inclinaison latérale. Dans le cas du bateau MS W._____, le dossier ne permettait pas de déterminer si la lecture des marques avait été faite des deux ou d'un seul côté. Il ressortait de la déposition du conducteur du MS W._____ qu'il avait fait arrêter le tapis de chargement sitôt les marques de chargement atteintes et qu'il avait estimé à ce moment que la charge atteignait 570 tonnes. Pendant le chargement, deux hommes d'équipage étaient à bord; l'un se trouvait dans la cabine de pilotage occupé au moteur et à la barre et le deuxième était occupé au treuil afin de déplacer le bateau à la jetée. On ignorait de quelle manière s'était déterminé l'arrêt du chargement. Vers la fin de celui-ci, l'un des deux hommes aurait dû continuellement faire la navette entre son poste de travail et les bords du bateau afin de lire les quatre marques de franc-bord. Les experts ont indiqué qu'ils n'étaient ainsi pas en mesure de déterminer clairement la charge effectivement présente à bord le jour de l'accident, la seule donnée fiable à cet égard étant la valeur indiquée sur le bulletin de chargement, de 615,6 tonnes.

Le MS W._____ ne possédant pas le certificat de jauge habituel en navigation intérieure avec une échelle correspondante de tirant d'eau, les experts ont déclaré qu'ils ne pouvaient pas déterminer le poids du chargement embarqué avec exactitude. Toutefois, ils ont constaté qu'un chavirage du bateau sur tribord était possible avec tous les chargements entrant en ligne de compte en l'espèce. Avant le jour de l'accident, il n'y avait jamais eu d'accident de stabilité car le bateau était jusqu'alors toujours déchargé à quai.

De l'avis des experts, le fait que la stabilité du bateau n'ait pas été contrôlée à sa livraison avec le tapis de déchargement déployé et surtout après le rehaussement des dennebords et l'installation d'une drague/grue avec ses rails devait être considéré comme une lacune. Dans cette mesure, avec un chargement de 550 t et un tapis de déchargement déployé, le bateau était assurément mis en danger dès lors qu'il devait être déchargé en eau libre.

Les experts ont constaté qu'avec un chargement de 550 t, toutes les positions envisagées pour le tapis de déchargement ne faisaient pas chavirer le bateau, à condition que le centre de gravité du chargement reste situé exactement sur l'axe longitudinal du bateau. Celui-ci ne chavirait à tribord que si le centre de gravité du chargement se décalait vers tribord. Un déplacement du centre de gravité de 3,8 cm environ suffisait avec une position du tapis de déchargement à 85° tribord, étant précisé qu'il fallait imaginer combien il était difficile, lors du chargement, de maintenir le centre de gravité du prisme de charge supérieur exactement au milieu du bateau afin d'éviter un chavirage. Avec un chargement de 570 t, un chavirage à tribord était également possible avec un chargement correctement centré et une position du tapis de déchargement à 85° tribord. Avec un chargement de 616 t, même correctement centré, le bateau chavirait si le tapis de déchargement était sorti à 90° à bâbord. Mais avec un déplacement du centre de gravité du chargement de 1,6 cm seulement sur tribord, le bateau ne chavirait que si le tapis de déchargement passait à tribord, ce que montrait la technique

de déchargement particulièrement peu sûre en eau libre telle qu'elle avait été pratiquée le jour de l'accident.

S'agissant de leurs calculs, les experts ont précisé que la distinction entre « la charge en soute » et la « charge au-dessus de la soute » était extrêmement importante pour évaluer la stabilité, car la « charge en soute » aurait toujours le même centre de gravité (longueur, largeur, hauteur), alors que la « charge au-dessus de la soute » pouvait, selon la situation au moment du chargement, présenter différentes positions du centre de gravité. Un écart de position dans la largeur, ne serait-ce que de quelques centimètres seulement, était même très probable, mais avait une influence extraordinairement importante sur l'assiette (gîte) et la stabilité du bateau. Ces constatations étaient confortées par le fait que le bateau n'avait pas chaviré sur bâbord mais sur tribord. En termes de stabilité, il pouvait supporter la rotation du tapis de déchargement vers bâbord (précisément parce que le centre de gravité du chargement n'était pas situé au centre du bateau mais décalé vers tribord), mais il avait chaviré lorsque le tapis s'était trouvé à environ 15° à tribord.

En l'espèce, la défenderesse devait livrer un bateau capable de recevoir une charge comprise entre 550 et 570 tonnes. Le bateau livré correspondait à ces exigences. Le descriptif technique que la défenderesse avait établi était correct. De l'avis des experts, la demanderesse avait probablement omis de signaler à la défenderesse que les déchargements du bateau ne se feraient pas uniquement à l'amarrage, mais également en eau libre, à l'aide du tapis de déchargement pivoté. Ceci aurait dû inciter la défenderesse à réaliser un test de stabilité, ce qui n'avait pas été fait. Avant la date de l'accident, le conducteur du bateau n'avait jamais utilisé une technique de ce type et n'était pas conscient du risque que cela représentait pour son bateau manifestement surchargé.

De l'avis des experts, les études de stabilité étaient suffisantes pour un déchargement uniquement à l'amarrage et avec un chargement

de 550 tonnes. La stabilité était juste suffisante, mais il n'y avait aucune marge.

S'agissant de la stabilité initiale du chaland, il n'était pas courant qu'un bateau en état d'exploitation présente un fort déséquilibre d'assiette. Le fait que les soutes arrière aient été inutilisables en raison de ce déséquilibre d'assiette constituait un grave défaut et aurait dû donner lieu à une réclamation de la part de la demanderesse lors de la réception du bateau. On ne pouvait toutefois en déduire sans autre que la stabilité du bateau était insuffisante. Elle n'était en effet pas satisfaisante pour la situation «eaux libres avec tapis de déchargement en position diagonale» mais suffisante pour la situation «tapis de déchargement reposant sur bâbord (position de repos)».

Un défaut de stabilité initial ne pouvait être constaté que si la position excentrée du tapis de déchargement en eau libre devait faire partie des conditions d'exploitation du bateau et, de ce fait, être connue du chantier naval. Tant que le tapis de déchargement reposait à bâbord, il n'était pas possible d'invoquer un défaut de stabilité direct.

Selon les experts, les mesures prises pour compenser l'important déficit d'assiette n'étaient pas suffisantes et partiellement contreproductives en termes de stabilité. Il était d'ailleurs incompréhensible que ces mesures n'aient pas été suivies d'un contrôle de stabilité. Bien que le lestage et les corrections d'assiette auxquels il était parfois procédé après la livraison d'un bateau n'attestassent pas forcément d'un défaut de stabilité ni de conception des chalands, dans le cas d'espèce, les experts ne disposaient pas d'information sur les éléments installés à bord par l'exploitant après la mise en service, le cas échéant, ni sur leur éventuelle influence sur l'assiette. Par ailleurs, il était inexact d'affirmer que les travaux proposés par la défenderesse n'avaient eu aucune influence sur la stabilité du navire; en effet, ceux-ci avaient entraîné une augmentation du poids, un rehaussement du centre de gravité et, en dernier analyse, un déficit de stabilité.

En conclusion, les experts ont constaté qu'il était indifférent que le bateau ait été chargé de 550 t ou de 615,5 tonnes. En raison de l'importante gîte prise par le bateau, la charge devait toutefois être supérieure à 550 t le jour de l'accident. Le bateau n'était pas conçu pour la manœuvre de déchargement réalisée (en eau libre) le jour de l'accident.

S'agissant des bases de leurs calculs, les experts ont précisé qu'ils ne disposaient pas de données exactes pour le bateau et son chargement le jour de l'accident et qu'ils avaient dès lors tenté de reconstituer la situation ou de s'en rapprocher le plus possible. Ils ne disposaient en effet que du plan général, du plan de forme et d'une table de métrés pour la proue et la poupe. Le plan général fournissait un bon aperçu du bateau, mais il ne permettait pas de relever des dimensions importantes. Ils avaient donc repris un certain nombre de données relevées à bord par le Bureau Q._____ ou le Bureau Z._____. Par ailleurs, les experts ne disposaient d'aucun document relatif aux transformations du bateau, si bien qu'ils avaient dû estimer un certain nombre de valeurs. Les experts ont encore indiqué que dans leur modèle informatique, ils avaient tenu compte du rehaussement des dennebords. Ils ont rappelé que le tirant d'eau du bateau à vide augmentait à chaque nouvel élément d'équipement embarqué et que le franc-bord diminuait d'autant, ce qui signifiait que la capacité de charge du bateau diminuait également. Dès lors, les installations supplémentaires (rehaussement des dennebords, drague et grue, glissières) n'autorisaient plus une charge utile de l'ordre de 550 tonnes. Les experts ont en outre relevé qu'il n'était pas possible de vérifier le poids maximum de 550 t à l'aide des plaquettes sur le bateau en cause.

S'agissant du rehaussement des dennebords, qui avaient été enlevés après la remise en état du bateau, les experts ont précisé qu'il n'était pas suffisamment documenté pour leur permettre d'obtenir des données fiables pour le calcul du poids.

En conclusion, les experts ont souligné que même avec un chargement de 550 t tel qu'indiqué dans le permis de navigation, et

indépendamment du fait que les installations supplémentaires (rehaussement des dennebords, drague et grue, glissière) n'autorisaient plus une charge utile de cet ordre de grandeur sur le bateau, le chavirage de l'embarcation avec une bande de charge désaxée de 15% à tribord intervenait dès lors que le centre de gravité du prisme de charge dépassant de la trémie de chargement était décalé de 15,9 cm vers tribord. Cela signifiait que « même la charge maximale de 550 t fixée par le service de la navigation (permis de navigation) ne permettait pas un chargement du bateau en eau libre dans de bonnes conditions de sécurité; rien ne garantissait en effet que le chargement aurait son centre de gravité exactement au milieu du bateau. » Dans ces conditions, le bateau ne pouvait être déchargé en eau libre mais seulement amarré au rivage.

Dans leur complément, les experts ont expliqué que la cargaison du bateau était déchargée par l'intermédiaire d'un convoyeur pivotant se trouvant en amont du pont principal. La cargaison était amenée vers ce convoyeur par l'intermédiaire de plusieurs tapis roulants en aval de la trémie. La partie inférieure de chaque trémie de cale était munie d'un coulisseau, dont le recul ménageait une ouverture par laquelle le contenu de la cale se déversait sur un tapis extracteur. Ce tapis se déplaçait dans le sens longitudinal en position axiale en avant de la trémie, de la dernière trémie de cale à la première trémie de cale. Dans la partie avant, le tapis extracteur se déplaçait en oblique vers le haut, de manière à ce qu'à l'extrémité du tapis extracteur le chargement puisse se déverser par une trémie de déchargement sur le convoyeur montant, qui acheminait le chargement jusqu'au-dessus du pont principal. Ce convoyeur ne se déplaçait pas parallèlement à l'axe longitudinal du navire et déversait le chargement à travers une autre trémie de déchargement sur le tapis transversal. Par l'intermédiaire de ce tapis, le chargement était acheminé vers la caisse de déchargement qui se situait axialement en amont du point de rotation du convoyeur pivotant.

Ce système avait été modifié au printemps 1999. Le nouveau mode de fonctionnement ne différait pas fondamentalement du système d'origine, puisque la différence entre les deux systèmes résidait en un

guidage simplifié du tapis roulant. Au lieu du convoyeur montant séparé, il y avait maintenant un allongement du tapis de déchargement sur l'axe longitudinal du navire, ce qui raccourcissait considérablement le convoyeur transversal. Aucune modification n'avait été apportée au convoyeur pivotant.

Les experts ont indiqué qu'ils ne pouvaient pas établir de relation directe entre la modification de ce système et le chavirement. Au contraire, la modification apportée au système de déchargement avait repoussé le centre de gravité de cette installation vers bâbord. Ainsi le centre de gravité du navire tout entier avait été déplacé à son tour (quoique dans une faible mesure) vers bâbord. Comme le navire avait chaviré vers tribord, le déplacement minime du centre de gravité vers bâbord avait eu un effet positif et n'avait en aucun cas contribué au chavirement.

Selon les experts, la défenderesse avait calculé et vérifié la stabilité d'origine du MS W. _____ à partir de courbes hydrostatiques dressées sur la base de la forme de la coque du navire en tenant compte d'un poids de 216,5 tonnes. Ces courbes indiquaient les données hydrostatiques de la barge, mais les charges adoptées par le constructeur naval n'y figuraient pas. Il ressortait d'un essai de stabilité du 11 juillet 1996 que la valeur MG du navire en charge s'élevait à 1,028 m et correspondait ainsi à la valeur MG des navires à conteneurs naviguant sur le Rhin. Cette valeur avait été calculée avec une charge de 562,7 t et une position en hauteur du centre de gravité de la charge de 3,6 mètres.

Pour une charge de 562 t, les experts ont obtenu pour leur part une hauteur du centre de gravité de la charge de 3,82 m, à l'instar du bureau Q. _____, la valeur MG pouvant ainsi être arrêtée à 0,869 mètre.

Le programme "Archimedes" avec lequel le constructeur avait effectué les calculs hydrostatiques était, jusqu'à la fin des années nonante, un programme informatique reconnu par la théorie navale. Depuis lors, des programmes plus récents et plus conviviaux à utiliser

avaient été créés. Quoi qu'il en soit, l'essai de stabilité était et demeurait encore et toujours la seule méthode appropriée pour déterminer la position du centre de gravité d'un navire.

Les documents soumis aux experts ne permettaient pas d'établir clairement si la planification de la rehausse des dennebords avait été dressée à l'origine par la défenderesse ou si les croquis émanaient de la demanderesse. La confirmation de commande ne se référait qu'aux deux cales de chargement avant (I et II). Les autres cales de chargement (III et IV) n'y étaient pas mentionnées.

b) Les experts financiers ont examiné les factures produites par la demanderesse au titre de frais de sauvetage et de renflouage (91'747 fr. 10), frais complémentaires de renflouage (121'743 fr. 75), frais de réparation du bateau (1'225'032 fr. 28), frais de transformation du bateau (517'060 fr. 30) et frais d'experts et de mandataires (54'282 fr. 35) et ont confirmé l'exactitude des montants allégués. Ils ont précisé qu'il y avait lieu d'ajouter un manque à gagner estimé à 327'770 fr. pour la période allant d'août 1999 à fin février 2002.

De l'avis des experts financiers, le dommage global de la défenderesse s'élevait ainsi à 2'337'635 fr. 78, montant duquel devait être déduite la somme de 300'000 fr. prise en charge par A. _____ [...], soit un total de 2'037'635 fr. 78.

14. **a)** Dans le cadre de sa demande, J. _____ SA a allégué que la manœuvre de déchargement exécutée le jour de l'accident était une manoeuvre classique et usuelle effectuée avec ce type de bateau et, plus particulièrement, que le déchargement en eau libre (NB : c'est-à-dire sans que le bateau soit amarré à un quai), avec le bras de déchargement à bâbord et/ou tribord, était une manœuvre usuelle, inhérente à ce type d'embarcation.

Interrogés sur ce point lors de l'audience du juge instructeur du 30 mars 2011, les témoins [...], employé de l'entreprise F. _____ depuis 1967, et [...], administrateur de [...], ont confirmé que la manœuvre de déchargement litigieuse était classique et usuelle. A cet égard, [...] a précisé que l'entreprise F. _____, qui possédait également des bateaux conçus par la défenderesse, procédait de la même manière depuis des années et que le déchargement en eau libre, avec le bras de déchargement à bâbord et/ou tribord, était une manœuvre inhérente à ce type d'embarcation, fréquemment effectuée à [...]. Interpellé sur le déroulement d'un tel déchargement, il a précisé que pour ce faire, l'ancre était jetée pour immobiliser le bateau qui était placé à côté d'un autre bateau, et qu'ensuite il était procédé au déploiement du tapis et au déchargement sur l'autre bateau. Concernant le déroulement de la manœuvre, [...] a déclaré qu'il était usuel de sortir le bras de déchargement alors que le bateau était toujours en mouvement, manœuvre qui se pratiquait à la vitesse maximale d'un homme au pas et à condition qu'il n'y ait pas de vagues. [...], employé en tant que mécanicien électricien auprès de la demanderesse, a confirmé que la manœuvre de déchargement en eau libre effectuée le jour de l'accident par le MS W. _____ était usuelle et se pratiquait souvent. Le MS W. _____ avait d'ailleurs déjà effectué un déchargement en eau libre, accosté à un autre bateau, à l'occasion des essais qui avaient eu lieu en présence notamment des représentants de la défenderesse. A la question de savoir s'il pouvait être dangereux de charger ou de décharger un navire, avec des éléments de poids, lorsqu'il n'était pas amarré, [...], inspecteur chef du Service vaudois de la navigation à la retraite, a répondu par la négative, ajoutant que le déchargement en eau libre était une manœuvre usuelle. Interpellé sur le point de savoir s'il était usuel de charger et décharger lorsque le bateau, équipé d'un bras de déchargement, était encore en mouvement, [...] a répondu que cela se faisait tous les jours. Quant à savoir si une telle manœuvre pourrait être dangereuse, ce témoin a précisé que cela dépendait des circonstances, à savoir de l'état du lac ou de la rivière. [...], ancien directeur de deux entreprises possédant des chalands sur le Rhin, n'a pas pu se prononcer précisément sur le caractère usuel de la manœuvre de déchargement en question, avec un bras de déchargement

à bâbord et/ou à tribord, dès lors qu'il ne connaissait pas précisément le type d'embarcation concernée et que ses propres bateaux n'étaient pas équipés de tels bras de déchargement. Il a déclaré que l'amarrage d'un bateau n'était pas susceptible d'empêcher le risque de chavirement en cas de chargement ou de déchargement de personnes ou de matériaux. G._____, chef de la section de navigation à l'Office fédéral des transports depuis 1999, a confirmé que le fait qu'un bateau soit amarré ou non n'avait pas d'influence prépondérante sur l'éventuel risque de chavirement. Enfin, interrogé par voie de commission rogatoire du 24 février 2011, [...], ancien employé de la défenderesse, a indiqué que le déchargement d'un bateau sans être amarré au port était quelque chose d'usuel. Un déchargement de ce type, sans aucun amarrage, avait été effectué dans le cadre des essais du MS W._____. Pour autant que la houle et le vent le permettent, il s'agissait d'une manœuvre prudente et usuelle.

b) Entendus au sujet des défauts affectant dès le départ le système de déchargement (moteurs, réducteurs, etc), qui avait été sous-dimensionné par la défenderesse, les témoins [...] et [...], employés de la demanderesse, ont déclaré qu'après six mois de discussion et de pannes incessantes du système, la défenderesse avait fini par admettre ce défaut et faire le nécessaire. [...], inspecteur de police et ancien électricien au service de la demanderesse entre 1998 et 1999, a confirmé que les moteurs électriques étaient sous-dimensionnés, ce qui occasionnait des pannes et rendait le déchargement beaucoup plus long. Ces problèmes s'ajoutaient au fait que la dernière cuve arrière ne pouvait être chargée, en raison du défaut d'assiette arrière.

c) [...] a déclaré que la défenderesse avait proposé d'éliminer le défaut d'assiette arrière du MS W._____ en rehaussant les dennebords des cales sur l'avant du bateau (ad all. 240). A cet égard, [...] a indiqué que cela était exact, mais que cette proposition avait en fait été envisagée après que l'entreprise F._____ eut fait effectuer ces modifications sur ses bateaux, modifications que la demanderesse avait alors également sollicitées auprès du constructeur. A cet égard, [...] a

indiqué qu'il pensait que la possibilité d'un rehaussement avait été discutée, vraisemblablement en 1998, mais qu'il ignorait qui devait intervenir pour ces travaux.

En droit :

1. **a)** Le dispositif du jugement attaqué a été communiqué aux parties le 23 septembre 2013, de sorte que les voies de droit sont régies par le CPC (Code de procédure civile suisse du 19 décembre 2008, RS 272), entré en vigueur le 1^{er} janvier 2011 (art. 405 al. 1 CPC; ATF 137 III 130, JT 2011 II 228; Tappy, in CPC commenté, Bâle 2011, nn. 5 ss ad art. 405 CPC). En revanche, dès lors que la demande a été déposée en 2001, c'est l'ancien droit de procédure qui régit la procédure de première instance (art. 404 al. 1 CPC), notamment le CPC-VD (Code de procédure civile vaudoise du 14 décembre 1966, aujourd'hui abrogé).

b) L'appel est recevable contre les décisions finales de première instance (art. 308 al. 1 let. a CPC), dans les causes patrimoniales pour autant que la valeur litigieuse dépasse 10'000 fr. (art. 308 al. 2 CPC).

En l'espèce, l'appel a été formé en temps utile (art. 311 al. 1 CPC), par une partie qui y a intérêt (art. 59 al. 2 let. a CPC), contre une décision finale de première instance rendue dans une cause patrimoniale dans laquelle les conclusions portent sur un montant supérieur à 10'000 fr., de sorte qu'il est recevable.

2. L'appel peut être formé pour violation du droit (art. 310 let. a CPC) et pour constatation inexacte des faits (art. 310 let. b CPC). L'instance d'appel dispose ainsi d'un plein pouvoir d'examen de la cause en fait et en droit; en particulier, le juge d'appel contrôle librement

l'appréciation des preuves effectuée par le juge de première instance et vérifie si celui-ci pouvait admettre les faits qu'il a retenus (ATF 138 III 374 c. 4.3.1). Il incombe toutefois à l'appelant de motiver son appel (art. 311 al. 1 CPC), c'est-à-dire de démontrer le caractère erroné de la motivation attaquée; pour satisfaire à cette exigence, il ne lui suffit cependant pas de renvoyer aux moyens soulevés en première instance, ni de se livrer à des critiques toutes générales de la décision attaquée; sa motivation doit être suffisamment explicite pour que l'instance d'appel puisse la comprendre aisément, ce qui suppose une désignation précise des passages de la décision que l'appelant attaque et des pièces du dossier sur lesquelles repose sa critique (ATF 138 III 374 c. 4.3.1).

3. L'appelante se plaint d'une constatation inexacte des faits s'agissant des différents types de défauts affectant le MS W._____ et leur ordre de survenance, d'une part, et la nature usuelle de la manœuvre de déchargement en eaux libres, d'autre part.

3.1 L'appelante invoque deux défauts, soit le sous-dimensionnement par l'intimée du système de déchargement (moteurs, réducteurs, etc.) et le problème d'assiette sur l'arrière du MS W._____. Elle en déduit des conséquences sur la prescription de l'action en garantie des défauts.

3.1.1

3.1.1.1 L'appelante soutient tout d'abord que le fait que l'intimée ait reconnu et réparé, six mois après la livraison du bateau, le défaut de sous-dimensionnement du système de déchargement, puis admis sa responsabilité à cet égard dans ses déterminations du 20 mars 2006, aurait fait partir un nouveau délai de prescription de dix ans dès la fin de l'année 1996. A cet égard, elle fait valoir que la reconnaissance de dette passée par actes concluants - en prenant en charge les frais afférents à la réparation - confirmée par un acte de procédure écrit [en l'espèce l'écriture du 20 mars 2006] équivaudrait à un titre au sens de l'art. 137 al.

2 CO. Le nouveau délai de prescription pour les défauts du navire livré par l'intimée serait ainsi venu à échéance à la fin de l'année 2006.

3.1.1.2 Aux termes de l'art. 368 al. 1 CO, lorsque l'ouvrage est si défectueux ou si peu conforme à la convention que le maître ne puisse pas en faire usage ou être équitablement contraint à l'accepter, le maître a droit de le refuser, et, si l'entrepreneur est en faute, de demander des dommages-intérêts. Selon l'al. 2 de cette disposition, lorsque les défauts sont de moindre importance, le maître peut réduire le prix en proportion de la moins-value ou obliger l'entrepreneur à réparer l'ouvrage à ses frais si la réfection est possible sans dépenses excessives; il a de plus le droit de demander des dommages-intérêts lorsque l'entrepreneur est en faute. Si la réfection, choisie par le maître, est exécutée de manière défectueuse, le choix offert par l'art. 368 CO renaît (ATF 109 II 40).

Les droits du maître en raison des défauts de l'ouvrage se prescrivent suivant les mêmes règles que les droits correspondant de l'acheteur, soit, selon le droit en vigueur jusqu'au 31 décembre 2012, dans un délai d'un an dès la livraison de l'ouvrage (art. 371 al. 1 et 210 al. 1 aCO).

La prescription est interrompue lorsque le débiteur manifeste, expressément ou par actes concludants, que la dette existe (art. 135 ch. 1 CO; ATF 121 III 270, JT 1996 I 252). Selon l'art. 137 al. 1 CO, un nouveau délai, en principe égal au délai interrompu, commence à courir dès l'interruption. L'art. 137 al. 2 CO précise que si la dette a été reconnue dans un titre ou constatée par un jugement, le nouveau délai de prescription est toujours de dix ans.

3.1.1.3 En l'espèce, l'état de fait a été complété concernant la reconnaissance et la réparation du défaut en question (cf. chiffres 12 et 14 let. b supra). Cela étant, on ne discerne pas en quoi la réparation de ce défaut par l'intimée aurait eu pour conséquence de faire partir un nouveau délai de prescription de dix ans pour l'ensemble des défauts. Au contraire, il apparaît que les règles ordinaires sur la prescription de la garantie pour

les défauts s'appliquent, de sorte qu'un délai d'un an a commencé à courir dès la livraison de l'ouvrage réparé, et ce pour les seuls défauts réparés (cf. ATF 109 II 40).

De toute manière et surtout, il n'apparaît pas qu'il y ait un lien de causalité entre les défauts réparés en 1996 et l'accident du 19 juillet 1999. En effet, comme cela résulte clairement de l'expertise judiciaire, les défauts ont été réparés et les problèmes sur lesquels portait l'avis des défauts n'ont rien à voir avec les causes de l'accident du 19 juillet 1999.

3.1.2.1 S'agissant du second défaut invoqué, soit le problème d'assiette sur l'arrière du MS W._____, l'appelante affirme que les travaux de rehaussement des dennebords étaient des travaux d'élimination du défaut d'assiette reconnu par l'intimée. L'appelante en veut pour preuve les témoignages de ses propres employés [...] et [...] (ad all. 240), que les premiers juges ont écartés dans la mesure où ils n'étaient pas corroborés par d'autres éléments du dossier. L'appelante estime ainsi que les travaux de réparation de l'assiette arrière n'étaient pas terminés à la fin de l'année 1997, faute d'avoir atteint leur but. En outre, la livraison ne pouvait pas non plus avoir lieu du fait que l'intimée n'avait pas fait approuver les plans des travaux de transformation du MS W._____ par l'Office fédéral des transports (ci-après : OFT), ni contrôler par celui-ci la qualité des travaux réalisés.

3.1.2.2 La Cour civile a relevé qu'en cours d'instruction, les employés de l'appelante [...], [...] et [...] avaient été entendus en qualité de témoins. Toutefois, dans la mesure où ces derniers avaient eu connaissance de l'objet du litige, leurs déclarations ne pouvaient être retenues que pour autant qu'elles soient corroborées par d'autres éléments du dossier. S'agissant du défaut d'assiette arrière, les premiers juges ont estimé qu'elle était connue et consignée dans le procès-verbal des essais de stabilité. L'appelante ne pouvait l'ignorer, dès lors que les marques d'enfoncement arrière et avant n'étaient pas situées au même niveau et que tous les éléments y relatifs étaient en sa possession. Or il n'était pas établi qu'elle aurait émis une remarque à cet égard, ni qu'elle se serait

plainte auprès de l'intimée d'un défaut empêchant l'utilisation de ses trémies arrières. De même, il n'était pas établi que postérieurement à la livraison, en 1996, un avis formel concernant l'existence d'un défaut de stabilité aurait été communiqué par l'appelante à l'intimée. S'agissant du rehaussement des dennebords effectué en 1997, les premiers juges ont retenu que l'appelante, avertie des travaux entrepris par l'entreprise F._____, en avait commandé d'identiques à l'intimée pour le MS W._____. Rien n'indiquait en revanche que lors des discussions concernant cette commande, l'assiette de la barge aurait été évoquée.

3.1.2.3 L'appréciation de la Cour civile doit être confirmée et il convient de s'en tenir aux constatations du jugement attaqué, selon lesquelles, d'une part, il n'est pas établi que l'appelante aurait fait valoir un avis des défauts d'assiette, et, d'autre part, lors des discussions concernant la commande des travaux de rehaussement des dennebords, l'assiette de la barge n'a jamais été évoquée. Le témoignage de [...] à cet égard n'est en effet corroboré par aucun autre élément du dossier. De plus, il ressort du témoignage de [...] que la modification en cause a été sollicitée par l'appelante, après qu'elle eut appris les démarches effectuées en ce sens par l'entreprise F._____ (cf. ch. 14 let. c supra), et non proposée par l'intimée pour remédier au défaut d'assiette comme l'allègue l'appelante (appel, p. 11 ch. 25). En outre, il est établi que l'intimée a facturé à l'appelante, en relation avec les travaux de rehaussement des dennebords, les prestations du bureau technique, d'atelier et le matériel, ainsi que les travaux de montage à Grandson. Cet élément contredit l'hypothèse de travaux d'élimination de défauts d'assiette qui auraient été dûment annoncés et reconnus. L'appelante elle-même semble d'ailleurs douter qu'il s'agissait de travaux de garantie, puisqu'elle admet que les parties ont utilisé le terme d' « Auftrag » dans la confirmation de commande et que les prestations de l'intimée ont été rémunérées (appel, p. 24 ch. 70).

Dans ces conditions, l'argumentation de l'appelante, selon laquelle il n'y aurait pas eu de livraison du bateau réparé dès lors que l'assiette sur l'arrière du bateau existait toujours et que l'intimée n'avait

pas fait approuver les plans des travaux de transformation par l'OFT ni fait contrôler la qualité des travaux réalisés, tombe à faux.

Il s'ensuit que, comme il doit être retenu que les travaux de rehaussement des dennebords – dont on n'a vu qu'il ne s'agissait pas de travaux d'élimination du défaut d'assiette – ont été effectués à l'initiative de l'appelante, par ses propres employés et à ses propres frais, sur la base de plans et avec le matériel fourni par l'intimée, il n'y pas eu de livraison d'ouvrage à cette occasion, de sorte que l'appelante ne peut pas élever en relation avec ces travaux des prétentions fondées sur les règles de la garantie pour les défauts de l'ouvrage (art. 367 à 371 CO).

3.2 L'appelante reproche à la Cour civile de ne pas avoir retenu que la manœuvre de déchargement en eaux libres était une manœuvre classique et usuelle effectuée avec ce type de chaland.

Ce point est crucial dès lors que, selon l'expertise judiciaire, un défaut de stabilité initial ne peut être constaté que si la position excentrée du tapis de déchargement en eau libre fait partie des conditions d'exploitation du bateau et, de ce fait, doit être connue du chantier naval, étant précisé que tant que le tapis de déchargement repose à bâbord, il n'est pas possible d'invoquer un défaut de stabilité direct (cf. ch. 13 supra).

Les premiers juges ont considéré que si l'instruction avait démontré que le déchargement en eau libre, avec le bras de déchargement à bâbord et/ou tribord, était une manœuvre usuelle, inhérente à ce type d'embarcation, elle n'avait en revanche pas permis d'établir que la manœuvre en cause serait usuelle, dès lors que les témoignages de [...], employé de l'entreprise F._____, et [...], administrateur de P._____SA, étaient contradictoires sur le point de savoir si cette manœuvre devait être effectuée avec un bateau « immobilisé et accouplé à un autre bateau » ou si elle pouvait également être effectuée avec un bateau « en mouvement ». Par ailleurs, cette manœuvre apparaissait d'autant moins usuelle qu'elle n'avait jamais été

exécutée durant les trois ans d'exploitation du bateau précédant l'accident (jugement, pp. 9 et 32).

L'appelante fait valoir que la Cour civile ne pouvait pas conclure que le déchargement en eau libre n'était pas une manoeuvre usuelle du simple fait que deux entreprises la pratiquaient différemment, la manière n'influençant pas la nature de la manoeuvre. Elle se réfère aux témoignages retranscrits ci-dessus (cf. chiffre 14 let. a), notamment au témoignage de [...], qui a déclaré ad all. 319 : «C'est exact, il s'agit d'une manoeuvre usuelle qui se fait souvent »; toutefois, il résulte également de ce témoignage que le témoin a évoqué une manoeuvre dans laquelle le bateau à décharger accoste un autre bateau. L'appelante se réfère en outre au témoignage de [...] ad all. 329, qui a déclaré : «Interpellé par Me Roux, je précise que le fait de charger ou de décharger en eaux libres est une manoeuvre usuelle. Interpellé par Me Gillard sur le point de savoir s'il est usuel de charger et de décharger quand le bateau est encore en mouvement, (...) je réponds que cela se fait tous les jours (...) ». L'appelante se réfère encore au témoignage de G._____, qui a déclaré ad all. 329 : «(...) Le fait qu'un bateau soit amarré ou pas n'a pas d'influence prépondérante sur un éventuel risque de chavirement ». Enfin, l'appelante invoque les déclarations du témoin [...], ancien employé de l'intimée, lors d'une audition par voie de commission rogatoire du 24 février 2011, selon lesquelles : le déchargement d'un bateau sans qu'il soit amarré au port est quelque chose d'usuel (réponse 3); une manoeuvre de déchargement en eau libre, sans aucun amarrage, avait été effectuée dans le cadre des essais (réponse 4); une telle manoeuvre est une manoeuvre usuelle et prudente aussi longtemps que la houle et le vent le permettent (réponse 6).

Au regard de ces témoignages, il convient de corriger l'état de fait du jugement entrepris, en ce sens que la manoeuvre de déchargement en eau libre est une manoeuvre usuelle, avec ou sans accostage à un autre bateau, et y compris quand le bateau est encore en mouvement.

4.

4.1 L'appelante soutient que la Cour civile aurait dû appliquer, s'agissant de la prescription, les règles révisées sur la prescription de l'action en garantie pour les défauts de la chose vendue et de l'ouvrage (art. 210 al. 4 révisé CO, applicable par renvoi de l'art. 371 al. 3 révisé CO), en application de l'exception de l'ordre public et des bonnes mœurs qui permet une application rétroactive du droit révisé (art. 2 Tit. fin. CC).

4.1.1 Les dispositions concernant la prescription de l'action en garantie dans le contrat de vente et le contrat d'entreprise ont été modifiées et sont entrées en vigueur au 1^{er} janvier 2013 (Nouvelle teneur selon la modification du CO du 16 mars 2012 [Délais de prescription de la garantie pour défauts dans le contrat de vente et le contrat d'entreprise. Prolongation et coordination; RO 2012 5415]). Cette révision a fait passer le délai général de la prescription de l'action en garantie d'un à deux ans (art. 210 al. 1). L'action se prescrit par cinq ans si les défauts de la chose intégrée dans un ouvrage immobilier conformément à l'usage auquel elle est normalement destinée sont à l'origine des défauts de l'ouvrage (art. 210 al. 2 CO). Dans le contrat d'entreprise, le nouvel art. 371 al. 1 CO prévoit que les droits du maître en raison des défauts de l'ouvrage se prescrivent par deux ans à compter de la réception de l'ouvrage. Le délai est cependant de cinq ans si les défauts d'un ouvrage mobilier intégré dans un ouvrage immobilier conformément à l'usage auquel il est normalement destiné sont à l'origine des défauts de l'ouvrage.

4.1.2 La révision des dispositions sur la prescription en matière de défauts de la chose vendue n'est pas assortie d'un régime transitoire spécifique. De ce fait, la question doit être résolue au regard des dispositions du Titre final du Code civil (Tran, La prescription de l'action en garantie dans le contrat de vente, in SJ 2013 II 103, 114).

4.1.2.1 L'art. 1 Tit. fin. CC pose le principe général de la non-rétroactivité des lois: les effets juridiques de faits antérieurs à l'entrée en vigueur du code civil continuent ainsi à être régis par les dispositions du droit sous l'empire duquel ces faits se sont produits (TF 5A_690/2011 du

10 janvier 2012 c. 3.2). Le rattachement d'un rapport d'obligation au droit en vigueur au moment de sa constitution, tel que le prévoit l'art. 1 al. 1 Tit. fin. CC, vise à protéger la confiance subjective des parties, qui ont soumis leurs relations à un droit matériel qui leur était connu, et tend aussi à empêcher que des droits valablement acquis par un acte juridique soient enlevés à leur titulaire par le seul effet de la loi (TF 5A_690/2011 du 10 janvier 2012 c. 3.2; ATF 133 III 105 c. 2.1.1). En dérogation au principe général de non-rétroactivité posé par l'art. 1 Tit. fin. CC, l'art. 2 Tit. fin. CC prévoit que les règles établies dans l'intérêt de l'ordre public et des moeurs sont applicables, dès leur entrée en vigueur, à tous les faits pour lesquels la loi n'a pas prévu d'exception (al. 1); en conséquence, les dispositions de l'ancien droit qui, d'après le droit nouveau, sont contraires à l'ordre public ou aux moeurs, ne peuvent plus recevoir d'application (al. 2; TF 5A_690/2011 du 10 janvier 2012 c. 3.2; ATF 133 III 105 c. 2.1.2 et les références citées). Pour admettre qu'une disposition légale a un caractère d'ordre public au sens de l'art. 2 Tit. fin. CC, il ne suffit pas qu'elle soit impérative. Au contraire, l'ordre public et les moeurs ne justifient l'application rétroactive d'une norme que lorsque celle-ci appartient aux principes fondamentaux de l'ordre juridique actuel, en d'autres termes lorsqu'elle incarne des conceptions socio-politiques ou éthiques fondamentales (ATF 119 II 46 c. 1a; TF 5C.145/2006 du 21 décembre 2006 c. 2.1.3).

Ces différents principes ont une portée générale et trouvent application dans le domaine du droit privé lorsque les dispositions de droit transitoire font défaut ou manquent de clarté (TF 5A_690/2011 du 10 janvier 2012 c. 3.2 et les références citées).

4.1.2.2 L'art. 49 Tit. fin. CC concerne spécifiquement le régime transitoire applicable à la prescription. Cette disposition différencie les prescriptions inférieures à cinq ans des prescriptions supérieures à cinq ans. L'art. 49 al. 2 Tit. fin. CC prévoit qu'en cas de nouveaux délais de prescription inférieurs à cinq ans, ceux-ci ne commencent à courir que dès l'entrée en vigueur de la loi nouvelle. Selon l'al. 1, lorsque le code civil introduit une prescription de cinq ans ou davantage, il y a lieu de tenir

compte du temps écoulé pour les prescriptions commencées avant la date de l'entrée en vigueur de la loi nouvelle.

Pour le régime général et les transactions de consommation, le nouveau droit introduit une prescription de deux ans. C'est donc le régime de l'art. 49 al. 2 Tit. fin. CC qui s'applique à ces prescriptions légales qui, selon l'ancien droit, ne sont pas encore échues au 1^{er} janvier 2013. Selon cette disposition, de tels délais « ne commencent à courir que dès l'entrée en vigueur de la loi nouvelle », ce qui signifie que les délais légaux, qui n'étaient pas échus au 1^{er} janvier 2013, recommencent à courir à cette même date, mais pour deux ans. Les choses livrées entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2012 (l'ancienne prescription légale étant d'un an), dont la prescription n'a pas été modifiée contractuellement et qui ne sont pas des choses intégrées, sont donc couvertes par la garantie jusqu'au 1^{er} janvier 2015 (Tran, op. cit., SJ 2013 II 103, 118).

Dans tous les cas, l'art. 49 Tit. fin. CC n'est applicable à la prescription que dans la mesure où celle-ci n'était pas encore acquise, d'après l'ancien droit, au moment de l'entrée en vigueur du nouveau droit et où les deux législations diffèrent (ATF 66 II 161, JT 1941 I 47). La question du régime transitoire concerne en effet la détermination du régime applicable à la prescription qui a commencé à courir sous l'ancien régime et qui n'est pas encore acquise au 1^{er} janvier 2013 (art. 1 al. 2 et 3 Tit. fin. CC; Tran, op. cit., SJ 2013 II 103, 115 et les références citées).

4.1.2.3 Si le nouveau droit a certes pour but d'améliorer la protection des consommateurs en rendant le délai de prescription impératif, les nouvelles règles laissent toutefois au régime de la garantie son caractère majoritairement dispositif, allant même jusqu'à permettre aux parties d'exclure la prescription. Par conséquent, l'art. 210 al. 4 CO (prévoyant notamment la nullité d'une clause réduisant le délai de prescription à moins de deux ans [let. a], applicable au contrat d'entreprise par renvoi de l'art. 371 al. 3 CO), ne constitue pas une norme d'ordre public au sens de l'art. 2 Tit. fin. CC. Il n'y a donc pas lieu d'appliquer rétroactivement l'art.

210 al. 4 CO sur la base de cette disposition (Tran, op. cit., SJ 2013 II 103, 116).

4.1.3 En l'espèce, le grief de l'appelant doit être rejeté. En effet, conformément aux principes rappelés ci-dessus, l'allongement d'un an à deux ans du délai de prescription de la garantie pour défauts ne relève pas de l'ordre public au sens de l'art. 2 Tit. fin. CC. Au demeurant, lorsque la nouvelle loi est entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 2013, la prescription d'un an de l'art. 371 al. 1 aCO était déjà largement acquise. De plus, même si l'on admettait l'application rétroactive du nouvel art. 371 al. 1 CO, le délai de prescription de deux ans depuis la livraison de l'ouvrage en 1996 serait de toute manière également atteint, étant précisé qu'il ne peut y avoir d'action en garantie fondée sur le rehaussement des dennebords (cf. c. 3.1.2 supra). En outre, contrairement à ce que paraît soutenir l'appelante, le nouveau droit n'a pas pour effet que le départ du délai de prescription courrait dès la connaissance du dommage (cf. sur ce point c. 4.2.2 infra). La future révision des délais de prescription découlant d'un acte illicite et la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme pour les victimes de l'amiante (qui a désavoué le Tribunal fédéral; cf. ATF 137 III 16) ne saurait conduire à ne pas appliquer les délais de prescription prévus par le droit positif en matière de garantie des défauts de l'ouvrage.

4.1.4 S'agissant de la prescription de l'action en garantie pour les défauts, les premiers juges ont considéré que le MS W. _____ avait été mis en service le 24 avril 1996, les dennebords de ses cales ayant été rehaussés en 1997. L'accident litigieux s'étant produit le 19 juillet 1999 et l'intimée ayant renoncé à la prescription pour la première fois le 18 juillet 2000, pour autant qu'elle ne soit pas déjà acquise, sans que la prescription ait été interrompue auparavant, le délai d'une année de l'art. 371 al. 1 aCO était ainsi déjà échu le 19 juillet 1999. L'appelante n'alléguant ni n'établissant que l'intimée l'aurait intentionnellement induite en erreur, ses prétentions fondées sur les défauts de l'ouvrage livré étaient ainsi prescrites et devaient être rejetées.

Ce raisonnement doit être confirmé dès lors que la livraison initiale a bien eu lieu en 1996 et que le délai de prescription courait dès la livraison de l'ouvrage.

4.2 L'appelante paraît invoquer un courant de doctrine selon lequel la prescription est empêchée de courir, s'agissant d'un dommage consécutif au défaut, tant que le dommage n'est pas survenu.

4.2.1 La question peut se poser, dès lors que les conclusions de l'appelante ne tendent pas à exercer l'action en réparation de l'ouvrage, ni à exercer l'action rédhibitoire ou l'action minutoire (à l'exception peut-être des conclusions relatives aux frais de transformation du bateau), mais à obtenir des dommages-intérêts ayant pour fonction de réparer un dommage consécutif au défaut (cf. art. 368 al. 1 et al. 2 in fine CO), à savoir un préjudice qui est causé par le défaut lui-même et ne peut pas être réparé par les trois voies principales ouvertes par l'art. 368 CO (cf. ATF 136 III 273 c. 2.3; Gauch, *Le contrat d'entreprise, adaptation française* par Benoît Carron, 1999, nn. 1853 ss). Or, selon un courant de doctrine, la prescription est empêchée, par une application analogique de l'art. 134 al. 1 ch. 6 CO, s'agissant d'un dommage consécutif au défaut, tant que le dommage n'est pas survenu (Gauch, *op. cit.*, nn. 2259 à 2261; Widmer, *Le dies a [quipro]quo dans la prescription subsidiaire*, in REAS 2014, pp. 69 ss; Husmann/Aliotta, *Die Regelung der Verjährungsproblematik von Schadenersatzforderungen für sogennante Spätschäden*, HAVE 2014, pp. 89 ss).

4.2.2 Cette conception est toutefois rejetée par le Tribunal fédéral. Selon la jurisprudence, sous l'angle de la prescription, il importe peu que le maître de l'ouvrage n'ait pas connaissance du défaut, de sorte qu'il peut arriver que les droits de garantie du maître soient prescrits avant même que celui-ci ne découvre le défaut. Cette conséquence est certes critiquée par certains auteurs, en particulier lorsque le défaut n'apparaît qu'à la suite de l'existence d'un autre défaut. Ceux-ci souhaiteraient y remédier en appliquant l'art. 134 al. 1 ch. 6 CO, selon lequel la prescription ne court point et, si elle avait commencé à courir, elle est suspendue tant qu'il est

impossible de faire valoir la créance devant un tribunal suisse. Une telle solution ne peut cependant être suivie, car, comme l'a déjà souligné le Tribunal fédéral, elle ne correspond pas à la volonté du législateur qui, à l'art. 371 al. 1 CO, a expressément renvoyé aux règles régissant la prescription des droits de l'acheteur. Or, l'art. 210 al. 1 aCO prévoit que l'action en garantie pour les défauts de la chose vendue se prescrit par un an dès la livraison faite à l'acheteur, même si ce dernier n'a découvert les défauts que plus tard (sur le tout : ATF 130 III 362 c. 4.2 ; cf. aussi ATF 136 II 187 c. 8.1).

4.3 Il résulte de ce qui précède que la Cour civile a constaté à juste titre que l'action de l'appelante fondée sur la garantie des défauts de l'ouvrage était prescrite. Cela ne scelle toutefois pas le sort du litige, dès lors que l'action de l'appelante se fonde aussi sur l'art. 41 CO et que la prescription d'un an dès la connaissance du dommage et de la personne qui en est l'auteur (art. 60 al. 1 CO) a été valablement interrompue en l'espèce, par déclaration du 18 juillet 2000.

5. L'appelante fait valoir que la Cour civile a également violé l'art. 41 CO en retenant que les conditions de la responsabilité délictuelle de l'intimée n'étaient pas réalisées.

5.1 Aux termes de l'art. 41 CO, celui qui cause, d'une manière illicite, un dommage à autrui, soit intentionnellement, soit par négligence ou imprudence, est tenu de le réparer (al. 1). Celui qui cause intentionnellement un dommage à autrui par des faits contraires aux mœurs est également tenu de le réparer (al. 2). La responsabilité délictuelle instituée par l'art. 41 CO suppose que soient réalisées cumulativement les quatre conditions suivantes : un acte illicite, une faute de l'auteur, un dommage et un rapport de causalité (naturelle et adéquate) entre l'acte fautif et le dommage (ATF 132 III 122 c. 4.1, rés. in JT 2006 I 258, SJ 2006 p. 181).

Un fait est la cause naturelle d'un résultat s'il en constitue l'une des conditions 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 (ATF 133 III 462 c. 4.4.2, rés. in JT 2009 I 47 et les arrêts cités). L'existence d'un lien de causalité naturelle entre le fait générateur de responsabilité et le dommage est une question de fait que le juge doit trancher selon la règle du degré de vraisemblance prépondérante. En pareil cas, l'allégement de la preuve se justifie par le fait que, en raison de la nature même de l'affaire, une preuve stricte n'est pas possible ou ne peut être raisonnablement exigée de celui qui en supporte le fardeau (ATF 133 III 462 c. 4.4.2, rés. in JT 2009 I 47; ATF 133 III 81 c. 4.2.2, rés. in JT 2007 I 309 et les références citées). Le rapport de causalité est adéquat lorsque le comportement incriminé était propre, d'après le cours ordinaire des choses et l'expérience générale de la vie, à entraîner un résultat du genre de celui qui s'est produit en sorte que la survenance de ce résultat paraît de façon générale favorisée par le fait en question (SJ 2004 I 407 c. 4.1, JT 2005 I 472; ATF 123 III 110 c. 3a, JT 1997 I 791 et les références citées).

Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, un acte est illicite s'il enfreint un devoir légal général en portant atteinte soit à un droit absolu du lésé (illicéité de résultat, *Erfolgsunrecht*), soit à son patrimoine; dans ce dernier cas, la norme violée doit avoir pour but de protéger le lésé dans les droits atteints par l'acte incriminé (illicéité du comportement, *Verhaltensunrecht*) (ATF 132 III 122 c. 4.1, rés. in JT 2006 I 258, SJ 2006 p. 181; SJ 2000 p. 549; Misteli, La responsabilité pour le dommage purement économique, thèse Zurich 1999, p. 79). Les droits absolus sont la vie et l'intégrité corporelle, la personnalité, la propriété matérielle et immatérielle (Brehm, *Berner Kommentar*, n. 35 ad art. 41 CO; ATF 125 III 86 c. 3b, SJ 1999 p. 305; ATF 123 III 306 c. 4a, JT 1998 I 27; ATF 122 III 176 c. 7b, JT 1998 II 140). Une atteinte à l'un de ces droits est d'emblée considérée comme illicite (Misteli, *op. cit.*, p. 75; Nicod, *Le concept de l'illicéité civile à la lumière des doctrines françaises et suisses*, thèse Lausanne 1988, p. 117). Les actes illicites se réalisent par commission ou

par omission. Par commission, ils consistent en un acte positif, ils violent donc une interdiction. Par omission, ils consistent dans une abstention, ils violent donc un commandement; ils présupposent un devoir universel d'agir. A défaut d'une disposition expresse, un tel devoir n'existe en général pas. En dehors de ces règles, nul n'a en principe le devoir de préserver autrui d'un dommage (Engel, Traité des obligations en droit suisse, 2^e éd., Berne 1997, p. 453; CACI 1^{er} mai 2013/228 c. 5).

5.2 Il convient, comme on l'a vu (cf. c. 3.2 supra), de corriger l'état de fait du jugement en ce sens que la manoeuvre de déchargement en eaux libres est une manoeuvre usuelle, avec ou sans accostage à un autre bateau, et y compris quand le bateau est encore en mouvement. Dans ces conditions, il y a lieu de corriger également l'appréciation de la Cour civile selon laquelle la capacité de procéder à une manoeuvre telle que celle qui a causé le chavirage du 19 juillet 1999 ne constituait pas une qualité à laquelle l'appelante pouvait s'attendre de bonne foi. Le fait qu'une telle manoeuvre (déchargement en eau libre avec bras de déchargement pivoté sur tribord) n'avait jamais été exécutée durant les trois ans d'exploitation du bateau précédant l'accident n'empêche pas que le MS W. _____ devait être capable de l'effectuer.

5.3 Il convient dès lors d'examiner s'il s'agissait là d'un défaut initial ou d'un défaut résultant des transformations effectuées en 1997 (rehaussement des dennebords).

5.3.1 L'expertise réalisée dans le cadre de l'enquête pénale aboutissait à la conclusion que « L'accident survenu le 19 juillet 1999 (...) a été causé par l'important dépassement de la charge autorisée qui se trouvait à bord au moment du chavirage et a été déclenchée par le mouvement de rotation du tapis de déchargement ».

Les conclusions de l'expertise hors procès sont un peu différentes. Il en résulte qu'avec un chargement de 550 t, l'angle du tas étant de 45°, le bateau chavire lorsque le tapis se trouve chargé de 2 t à 90° tribord. En réponse au questionnaire établi à son attention par la

défenderesse, le bureau Z._____ a précisé que les modifications apportées à la barge par l'appelante avaient été prises en compte par le bureau Q._____, la barge ayant été définie directement par des relevés effectués par ce bureau, et que si tel n'avait pas été le cas, les résultats auraient été différents et la stabilité meilleure, vu le chargement moindre et la hauteur plus basse du centre de gravité de la cargaison.

Cela étant, on ne peut affirmer, comme le fait la Cour civile (jugement, p. 31), que « l'expertise réalisée dans le cadre de l'affaire pénale et l'expertise hors procès retiennent que le chavirement est dû aux modifications apportées au bateau et à sa surcharge ». La surcharge était la cause principale de l'accident selon l'expertise réalisée au cours de la procédure pénale. Quant à l'expertise hors procès, il en résulte que le bateau n'était pas apte, après les transformations de 1997, à effectuer avec un chargement de 550 t la manœuvre de déchargement en eau libre avec le tapis à tribord et que sans les transformations, les résultats auraient été différents et la stabilité meilleure, vu le chargement moindre et la hauteur plus basse du centre de gravité de la cargaison, sans qu'il soit affirmé que le bateau dans sa conception initiale était stable pour la manœuvre réalisée.

5.3.2 En revanche, comme l'a retenu la Cour civile, les experts judiciaires ont pour leur part constaté que le bateau en cause n'était (dès l'origine) pas conçu pour la manœuvre réalisée. En effet, il ressort de cette expertise technique (cf. chiffre 13a supra) que les études de stabilité étaient suffisantes pour un déchargement uniquement à l'amarrage et avec un chargement de 550 tonnes. La stabilité était juste suffisante, mais il n'y avait aucune marge; la stabilité du bateau n'était pas satisfaisante pour la situation «eaux libres avec tapis de déchargement en position diagonale» mais suffisante pour la situation «tapis de déchargement reposant sur bâbord (position de repos)». Selon les experts, un défaut de stabilité initial ne pouvait être constaté que si la position excentrée du tapis de déchargement en eau libre devait faire partie des conditions d'exploitation du bateau et, de ce fait, être connue du chantier naval; tant que le tapis de déchargement reposait à bâbord, il n'était pas possible

d'invoquer un défaut de stabilité direct. Force est d'en déduire que dans la mesure où l'on retient que le déchargement en eau libre avec tapis de déchargement en position diagonale était une manœuvre usuelle (cf. c. 3.2 supra) et donc que la possibilité de faire cette manœuvre avec le chargement maximal de 550 t était une qualité attendue de l'ouvrage (cf. c. 5.2 supra), le bateau était dès le début affecté d'un défaut.

5.3.3 Sur la base des conclusions de l'expertise judiciaire – dont il n'y a pas lieu de s'écarter sur la seule base des conclusions des analyses antérieures, moins complètes –, il faut tenir pour établi que l'accident du 19 juillet 1999 est dû à un défaut (initial) au sens de l'art. 368 CO.

5.4

5.4.1 Le lien de causalité entre le défaut et le dommage subi par l'appelante, au sens de l'art. 41 CO, est établi. S'il incombait certes à l'appelante de tenir compte, en le soustrayant de la charge utile de 550 t autorisée, du poids des installations supplémentaires – à savoir des tôles utilisées pour le rehaussement des dennebords en 1997 et de la drague/grue et de ses rails installés par l'appelante au mois de juillet 1998 –, force est de constater qu'avec un chargement de 530 t, le chavirage se serait également produit. En effet, si, selon l'expertise, l'installation de la drague/grue et de ses rails au mois de juillet 1998 a également contribué à relever le centre de gravité du bateau vide, en charge toutefois, cette installation abaissait le centre de gravité du bateau car son propre centre de gravité était alors plus bas que celui de la charge la plus élevée. Or le chavirage a eu lieu alors que le bateau était en charge et que sa stabilité était ainsi meilleure au vu de l'abaissement de son centre de gravité. En outre, le bateau a commencé à gîter et à embarquer de l'eau alors que le tapis roulant venait de passer la proue du bateau à tribord, alors que les conditions de stabilité étaient meilleures – que si le tapis roulant avait été déployé, comme il pouvait l'être, à 85° tribord à partir de la proue, soit pratiquement jusqu'au travers tribord.

5.4.2 Par ailleurs, le fait que les experts aient retenu qu'avec un chargement de 616 t et un déplacement du centre de gravité du

chargement de 1,6 cm sur tribord, le bateau ne chavirait que si le tapis de déchargement passait à tribord, « ce que [montrait] la technique de déchargement particulièrement peu sûre en eau libre telle qu'elle fut pratiquée le jour de l'accident » (cf. chiffre 13 let. a p. 21 supra et p. 9 expertise technique), ne signifie pas que les conditions prévalant le jour de l'accident (vitesse, état du canal) auraient été défavorables, ni que cette manoeuvre serait dangereuse en soi. En effet, il ressort de l'expertise que tout déchargement en eau libre à partir du MS W. _____ avec le tapis de déchargement pivotant passant à tribord était particulièrement peu sûr, en raison précisément du défaut de conception, puisque selon les experts, sans égard à la quantité du chargement (550-615,5 t), le bateau pouvait être chargé de façon à supporter le porte-à-faux du tapis de déchargement sur bâbord et ne chavirait que lorsque ce tapis se portait sur tribord, ce qui signifiait que même la charge maximale arrêtée par le Service de la navigation de 550 t ne permettait pas un déchargement en eau libre « dans de bonnes conditions de sécurité » (cf. chiffre 13 let. a p. 16 supra et p. 4 expertise technique). Il apparaît ainsi que dès le départ, le déchargement en eau libre du MS W. _____ avec déploiement du bras de déchargement à tribord posait des problèmes de sécurité, quelles que soient les conditions extérieures. Les témoins entendus sur cette question ont confirmé que cette manoeuvre était usuelle, y compris lorsque le bateau était encore en mouvement, sauf circonstances particulières (à savoir lorsque la vitesse du bateau, la houle ou le vent ne le permettaient pas, cf. témoignages de W. _____, R.B. _____ et M. _____, chiffre 14 let. a supra). Dans ce contexte, il aurait appartenu, le cas échéant, à l'intimée d'alléguer et d'établir - en se réformant après l'administration de la preuve testimoniale - que ces circonstances particulières (vitesse excessive, houle ou vent) étaient réunies le jour de l'accident, de sorte que la manoeuvre litigieuse n'aurait pas dû être entreprise. Or une telle preuve n'a nullement été rapportée, seule l'absence de pluie ayant été constatée par l'expert G. _____ le week-end précédant l'accident (cf. chiffre 6 let. b supra).

5.5 Les conditions de la responsabilité aquilienne de l'intimée selon l'art. 41 CO sont réalisées. L'illicéité de l'acte commis par l'intimée

découle du fait que son comportement a porté atteinte à la propriété de l'appelante. En concevant le MS W. _____ de manière défectueuse, l'intimée a commis une faute, respectivement engagé sa responsabilité de manière causale si l'on considère que ce défaut est le fait de l'un ou plusieurs de ses auxiliaires (art. 55 CO).

5.6 Le montant du dommage retenu par la Cour civile - non contesté par l'appelante - comprend les frais de sauvetage et de renflouage du bateau (91'747 fr. 10), les frais complémentaires de renflouage du bateau (121'743 fr. 75), les frais de réparation du bateau (1'225'032 fr. 28), les frais de transformation du bateau (517'060 fr. 30), les frais d'expertise et de mandataires (54'282 fr. 35) ainsi qu'une perte d'exploitation de 327'770 fr., soit un montant de 2'337'635 fr. 78 au total, dont à déduire 300'000 fr. pris en charge par [...].

Il convient donc d'allouer à l'appelante le montant de 2'037'635 fr. 78, avec intérêt à 5% l'an dès le 19 juillet 1999.

6. Il résulte de ce qui précède que l'appel doit être partiellement admis et le jugement attaqué réformé en ce sens que la défenderesse doit verser à l'appelante la somme de 2'037'635 fr. 78 (sur les 2'228'365 fr. 70 réclamés), avec intérêt à 5% l'an dès le 19 juillet 1999.

Dans ces conditions, on peut considérer que l'appelante a droit à de pleins dépens de première instance, fixés à 157'046 fr. 40, comprenant 50'000 fr. à titre de participation aux honoraires de son conseil, 2'500 fr. pour les débours de celui-ci et 104'546 fr. 40 en remboursement de son coupon de justice.

Vu l'issue de l'appel, les frais judiciaires de deuxième instance, lesquels doivent être fixés à 23'284 fr. (art. 62 al. 1 TFJC [Tarif du 28 septembre 2010 des frais judiciaires civils; RSV 270.11.5]), seront mis à la charge de l'intimée (art. 106 al. 1 CPC). Celle-ci versera en outre à l'appelante la somme de 15'000 fr. à titre de dépens de deuxième

instance ainsi que la somme de 23'284 fr. à titre de restitution d'avance de frais de deuxième instance.

Par ces motifs,
la Cour d'appel civile du Tribunal cantonal,
statuant à huis clos,
p r o n o n c e :

- I. L'appel est partiellement admis.
- II. Il est statué à nouveau comme il suit :
 - I. La défenderesse R. _____ AG doit verser à la demanderesse J. _____ SA le montant de 2'037'635 fr. 78 (deux millions trente-sept mille six cent trente-cinq francs et septante-huit centimes), avec intérêt à 5% l'an dès le 19 juillet 1999.
 - II. Les frais de justice sont arrêtés à 104'546 fr. 40 (cent quatre mille cinq cent quarante-six francs et quarante centimes) pour la demanderesse et à 42'541 fr. 05 (quarante-deux mille cinq cent quarante et un francs et cinq centimes) pour la défenderesse.
 - III. La défenderesse versera à la demanderesse le montant de 157'046 fr. 40 (cent cinquante-sept mille quarante-six francs et quarante centimes) à titre de dépens.
- III. Les frais judiciaires de deuxième instance, arrêtés à 23'284 fr. (vingt trois mille deux cent huitante-quatre francs), sont mis à la charge de l'intimée.

IV. L'intimée versera à l'appelante la somme de 38'284 fr. (trente-huit mille deux cent huitante-quatre francs) à titre de dépens et de restitution d'avance de frais de deuxième instance.

V. L'arrêt motivé est exécutoire.

Le président :

La greffière :

Du 27 janvier 2015

Le dispositif de l'arrêt qui précède est communiqué par écrit aux intéressés.

La greffière :

Du

L'arrêt qui précède, dont la rédaction a été approuvée à huis clos, est notifié en expédition complète, par l'envoi de photocopies, à :

- Me François Roux (pour J. _____ SA),
- Me Nicolas Gillard (pour R. _____ AG).

La Cour d'appel civile considère que la valeur litigieuse est supérieure à 30'000 francs.

Le présent arrêt peut faire l'objet d'un recours en matière civile devant le Tribunal fédéral au sens des art. 72 ss LTF (loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral - RS 173.110), cas échéant d'un recours constitutionnel subsidiaire au sens des art. 113 ss LTF. Dans les affaires pécuniaires, le recours en matière civile n'est recevable que si la valeur

litigieuse s'élève au moins à 15'000 fr. en matière de droit du travail et de droit du bail à loyer, à 30'000 fr. dans les autres cas, à moins que la contestation ne soulève une question juridique de principe (art. 74 LTF). Ces recours doivent être déposés devant le Tribunal fédéral dans les trente jours qui suivent la présente notification (art. 100 al. 1 LTF).

Cet arrêt est communiqué, par l'envoi de photocopies, à la :

- Cour civile du Tribunal cantonal.

La greffière :