

COUR CIVILE

Séance du 22 juin 2016

Composition : M. HACK, juge président
M. Krieger et Mme Rouleau, juges
Greffier : Mme Bron

Cause pendante entre :

A.X. _____

(Me M. Cheseaux)

et

CONFEDERATION SUISSE

(Me Ch. Maillard)

- Du même jour -

Délibérant à huis clos, la Cour civile considère :

Remarque liminaire :

Les témoins C.X._____ et B.X._____ sont respectivement la mère et la sœur du demandeur A.X._____ (ci-après le demandeur). B.X._____ a en outre déclaré avoir feuilleté la procédure avant son audition. Compte tenu de cet élément et de leurs relations avec une des parties, les déclarations de ces témoins ne seront pas tenues pour probantes, à moins d'être corroborées par d'autres preuves au dossier.

En fait :

1. Le 10 novembre 2006, le demandeur, né le 5 janvier 1984, a obtenu un diplôme de garde du corps et de sécurité professionnel, domaine dans lequel il exerçait une activité lucrative au moment des faits litigieux en 2008.

2. Depuis le 1^{er} janvier 2008, la responsabilité de l'entretien des autoroutes est passée des cantons à la Confédération qui veille à ce que les autoroutes soient entretenues correctement.

Au moment du transfert de compétences, la filiale d'Estavayer-le-Lac de l'Office fédéral des routes (ci-après l'OFROU) a reçu de la part du Canton de Vaud l'information selon laquelle il y avait trois ponts avec des éléments problématiques à surveiller de près. Aucune information concernant des problèmes d'adhérence de la chaussée n'a en revanche été portée à sa connaissance.

Mis à part son devoir d'entretien général, l'OFROU veille également à entretenir la chaussée, et ce en tout temps, en particulier à la suite d'accidents de la circulation qui s'y produisent. Ainsi, si nécessaire,

après chaque accident et sur demande de la police, l'unité territoriale se rend sur place et nettoie la chaussée, afin d'éliminer les diverses traces résiduelles, d'huile par exemple. C'est ce qu'elle a fait les 12 et 16 juin 2008 sur le tronçon d'autoroute concerné par la présente espèce, à la suite d'accidents de la circulation qui ont notamment eu lieu en raison de la « vitesse inadaptée des conducteurs ».

3. Le 18 juin 2008, vers 3 heures 05, le demandeur, dont le casier judiciaire suisse et le fichier ADMAS étaient vierges, a eu un grave accident de la circulation routière sur l'autoroute [...], dans le district de [...], au km [...] de la jonction entre les sorties de [...] et [...].

Alors que la chaussée était mouillée et qu'il circulait seul sur la voie de gauche à une vitesse indéterminée, le demandeur a perdu la maîtrise de sa voiture, qui a heurté le muret central, puis traversé les trois voies de circulation, arraché la signalisation implantée à cet endroit et fait une violente embardée au cours de laquelle il a été éjecté. Il a été grièvement blessé et son véhicule complètement détruit.

Sous réserve de présence dans son urine de midazolam (benzodiazépine se trouvant notamment dans des médicaments tels que le Dormicum), les tests à l'alcool, aux amphétamines, au cannabis, à la cocaïne, au LSD, à la méthadone et aux opiacés se sont révélés négatifs.

4. Du 18 juin 2008 au 31 mai 2011, le demandeur a été déclaré en incapacité de travail à 100%.

5. a) Entre le 18 et le 26 juin 2008, il a séjourné dans le Service de Médecine Intensive Adulte du Centre Hospitalier Universitaire Vaudois (ci-après CHUV) avant d'être transféré à la Division de Chirurgie Maxillo-faciale.

A cette occasion, les médecins ont établi les diagnostics suivants :

« (...) »

Diagnostic principal

- Polytraumatisme (...)

Diagnostic(s) secondaire(s)

- (...) Pneumonie associée au ventilateur à *Enterobacter cloacae* et *Streptococcus pneumoniae*.
 - Traumatisme crânio-cérébral avec contusion infra-centimétrique lenticulaire droit.
 - Fracture de type Lefort III avec : fracture de l'os frontal, malaire gauche, nasal, maxillaires, ethmoïdal, arcade zygomatique gauche, processus ptérygoïdiens.
 - Multiples plaies du visage : dos du nez transfixiantes, sous-mandibulaire profondes jusqu'à l'os mandibulaire latéro-antérieur droit, lèvre inférieure transfixiante, cervico-latérale droite délabrée, endobuccale maxillaire antérieure.
 - Pneumothorax gauche (1 cm) et pneumomédiastin (0,6 cm).
 - Contusion pulmonaire paracardiaque gauche (segment médial, 2,5 cm).
 - Bronchoaspiration pulmonaire droite et gauche.
 - Fracture fémorale gauche.
 - Fracture avulsion supra-condylienne humérus gauche.
 - Fracture du 2^{ème} et 3^{ème} rayon de la main droite.
- (...). »

Durant cette période, soit entre le 18 et le 25 juin 2008, le demandeur a subi neuf interventions médicales, dont la pose d'un drain thoracique, des ostéosynthèses et la fixation des dents.

b) Entre le 26 juin et le 21 juillet 2008, il a séjourné à la Division de Chirurgie Maxillo-faciale du CHUV avant de retourner chez lui.

A cette occasion, les médecins ont établi les diagnostics suivants :

« (...)

Diagnostic principal :

- Polytraumatisme sur AVP avec :
 - Fracture comminutive complexe centro-faciale de niveau Lefort III avec dysjonction orbito-nasale bilatérale.
 - Multiples plaies cutanées au niveau cervico-facial.
 - Contusion cérébrale infra-centimétrique lenticulaire droite.
 - Pneumothorax gauche et pneumomédiastin.
 - Contusion pulmonaire para-cardiaque gauche.
 - Fracture fémorale gauche.
 - Fractures des 2^{ème} et 3^{ème} rayons de la main droite.
 - Paralysie post-traumatique du nerf abducens (VI) gauche.

Diagnostic(s) secondaire(s) et comorbidité(s) :

- Status post-pneumonie nasocomiale à entérobacter cloacae et streptococcus pneumoniae le 24.06.2008.
- Status post-embolie pulmonaire lobaire inférieure gauche et linguale le 02.07.2008.

(...). »

Durant cette période, soit entre le 26 juin et le 21 juillet 2008, le demandeur a subi deux interventions : une fermeture chirurgicale de la trachéotomie et une ablation du fixateur externe avant la reconstruction de sa main gauche par greffe cartilagineuse.

Après sa sortie du 21 juillet 2008, il était prévu qu'il soit régulièrement suivi à la consultation de chirurgie maxillo-faciale ainsi que dans le Service d'oto-rhinolaryngologie du CHUV aux fins de procéder à la réhabilitation dentaire, à la reconstruction du nez et à la reperméabilisation des voies lacrymales gauches. Un rendez-vous était déjà agendé en unité de strabologie à l'Hôpital Ophtalmique Jules Gonin pour un bilan initial et un suivi du fait de la persistance d'une atteinte post-traumatique du nerf abducens avec un strabisme convergent à gauche. Le Service d'orthopédie et traumatologie du CHUV devait quant à lui prendre en charge sa fracture fémorale avec une physiothérapie à domicile en parallèle. Quant à la fracture des deuxième et troisième rayons de la main, elle devait être prise en charge par le Service de chirurgie plastique et reconstructrice.

c) Entre le 21 juillet 2008 et le 27 novembre 2009, le demandeur a encore subi huit interventions médicales, soit une ablation du matériel d'ostéosynthèse de l'index droit le 6 octobre 2008, une intervention sur le nez et à la mâchoire le 3 décembre 2008, la pose d'une prothèse de l'interphalangienne proximale de l'index droit le 28 janvier 2009, une rhinoplastie le 11 mai 2009, une opération oculomotrice sur parésie de l'abducens gauche les 3 juin et 29 juillet 2009, une ablation du matériel d'ostéosynthèse du fémur le 24 septembre 2009 et une ablation du matériel d'ostéosynthèse du visage le 27 novembre 2009.

d) Ces dix-neuf opérations ont laissé des cicatrices sur le corps du demandeur, dont une sur toute la largeur de sa tête, une de 3,5 cm de diamètre sur la nuque, une de 1 cm de long sur 1 cm de large sur le bas du cou, deux cicatrices de 4 cm de long sur 1 cm de large à deux endroits sur le haut de la jambe gauche, une de 3,5 cm de long sur 1 cm de large sur la rotule gauche et une cicatrice d'une longueur de 5 cm sur la côte droite.

6. Le 25 juillet 2008, un lavage du revêtement du tronçon autoroutier litigieux a eu lieu.

7. Dans son rapport établi le 26 juillet 2008, la gendarmerie vaudoise a notamment constaté ce qui suit:

« (...)

M. A.X. _____, conducteur éjecté de sa voiture et grièvement blessé.

(...)

M. A.X. _____ circulait, seul à bord de sa Peugeot, entre la jonction de [...] et celle de [...], chaussée lac, à une vitesse indéterminée mais qui toutefois était inadaptée à l'état de la chaussée. Peu avant le km [...], alors qu'il se trouvait sur la voie gauche, il laissa vraisemblablement dévier sa machine en direction du muret central laquelle heurta cet élément de sécurité. Dès lors, il perdit la maîtrise de sa machine sur le revêtement mouillé rendu particulièrement gras et glissant par des écoulements d'hydrocarbures consécutifs aux précédents accidents survenus au même endroit, quelques jours auparavant. Par la suite, d'après les traces relevées sur place, celle-ci traversa, de gauche à droite, les 3 voies de circulation en perdition et arracha la signalisation implantée à droite dans le talus en contre-haut, ceci avec le côté conducteur. Ensuite, cette voiture fit une violente embardée durant laquelle M. A.X. _____ fut éjecté, ne faisant pas usage de sa ceinture de sécurité.

(...)

A relever que, suite à plusieurs accidents de circulation, l'accumulation de liquide de refroidissement et hydrocarbures a rendu la chaussée particulièrement grasse et glissante, de surcroît au vu des intempéries de la nuit et des jours précédents.

(...)

M. A.X. _____ a subi d'importantes lésions faciales et aux membres. Il a été conduit au CHUV par une ambulance du SSI [...] et a quitté cet établissement le 21.07.2008.

(...)

Dommages : véhicule disloqué

(...)

A relever qu'au cours des derniers jours, plusieurs accidents se sont déroulés au même endroit. Lors des différents cas, des hydrocarbures ainsi que du liquide de refroidissement des véhicules accidentés se sont visiblement accumulés sur le revêtement absorbant. Dès lors, en raison des pluies de la nuit, la chaussée est devenue grasse et glissante. Cependant, durant la nuit, plusieurs dizaines de véhicules ont circulé à cet endroit sans incident.

Cause(s) et dénonciation(s)

M. A.X. _____

Vitesse inadaptée aux conditions de la route
LCR 32/1

Conducteur ne portant pas la ceinture de sécurité
OCR 3a/1

Perte de la maîtrise du véhicule
LCR 31/1

(...). »

8. Au mois de septembre 2008, la société SACR (Société d'analyses et de contrôles routiers) SA, bureau d'ingénieurs et laboratoire routier à Zurich, a établi un rapport dont il ressort notamment ce qui suit :

« (...)

1. INTRODUCTION

Sur mandat du Centre d'entretien des routes nationales de _____, nous avons procédé le 12.08.2008 à un relevé de la qualité antidérapante sur les sections suivantes de l'autoroute A9 dans la région lausannoise:

A9 – Jonction _____, sortie _____ >>

- > Début des mesures : bretelle _____, repère _____
- > Fin des mesures : bretelle _____, 50 m avant repère _____
- > Longueur mesurée : 250 m.



A9 – Chaussée Lac, _____ -> _____, Km

- > Section mesurée : chaussée Lac, km
- > Voies mesurées : voie normale et voie médiane
- > Longueur mesurée : 2 x 700 m
- > Particularité : Répétition des mesures après lavage du revêtement à haute pression.

2. MESURES AU SKIDDOMETRE

La mesure des coefficients de frottement longitudinaux a été effectuée avec le **skiddomètre BV8** de la SACR (voir descriptif annexé) selon les conditions définies par la norme SN 640'510b, soit :

- Mesure à roue bloquée, charge normale sur la roue = 3.5 kN
- Pression du pneu de mesure AIPCR rainuré = 1.5 bar
- Epaisseur du film d'eau sous la roue de mesure = 0.5 mm.

Les relevés ont été effectués à 60 km/h sur les voies de l'autoroute A9 et à 40 km/h sur la bretelle de sortie de _____. Les mesures ont été faites dans la trace de roue droite de la voie considérée. Le cycle de mesure est d'environ 50 mètres (blocage sur 20 mètres).

3. CONDITIONS D'APPRECIATION

La norme SN 640'511b définit les conditions d'appréciation des coefficients de frottement longitudinaux mesurés à roue bloquée au skiddomètre. Le coefficient de frottement μ minimal fixé par la norme se monte à $\mu = 0.39$ pour une vitesse de mesure de 60 km/h et à $\mu = 0.48$ pour une vitesse de mesure de 40 km/h. Ces valeurs minimales sont reportées sur les graphiques de représentation de résultats annexés.

4. RESULTATS DE MESURE

Tous les résultats de mesure sont reportés sur les diagrammes annexés sous forme de schéma itinéraire des coefficients de frottement.

A9 – Voie Lac, >> Km / Annexe 1

- Les valeurs mesurées sur la voie normale après lavage HP sont régulières et se situent toutes plus ou moins exactement sur la ligne du minimum demandé de 0.39 à 60 km/h. Par rapport aux relevés du 30.06.2008, les valeurs ont augmenté de 0.05 en moyenne.
- Les valeurs mesurées sur la voie médiane après lavage HP sont assez régulières et se situent également plus ou moins sur la ligne du minimum demandé de 0.39 à 60 km/h. Par rapport aux relevés du 30.06.2008, et à part la zone entre les km 6.700 et 6.800 qui n'a pas évolué, les valeurs ont augmenté de 0.05 en moyenne.

A9 – Jonction , sortie >> / Annexe 2

- Les valeurs mesurées sur la bretelle de sortie sont systématiquement **inférieures au minimum demandé à 40 km/h (0.38 de moyenne au lieu de 0.48)**.

5. INTERPRETATION ET RECOMMANDATIONS

La norme SN 640'511b préconise une valeur minimale de 0.39 pour une vitesse de mesure de 60 km/h et de 0.48 pour une vitesse de mesure de 40 km/h. Le diagramme d'évaluation des résultats de la page suivante est basé sur l'analyse statistique d'une multitude de mesures faite en Suisse dans les années 1980 à 1982 (ces bases d'évaluation seront prochainement révisées selon les résultats du mandat de recherche VSS 2005/702 en cours de réalisation par IVT-EPFZ & SACR). Nous y avons reporté les valeurs mesurées sur les 2 sections auscultées (moyennes et minima) afin de pouvoir les situer dans un cadre d'appréciation global.

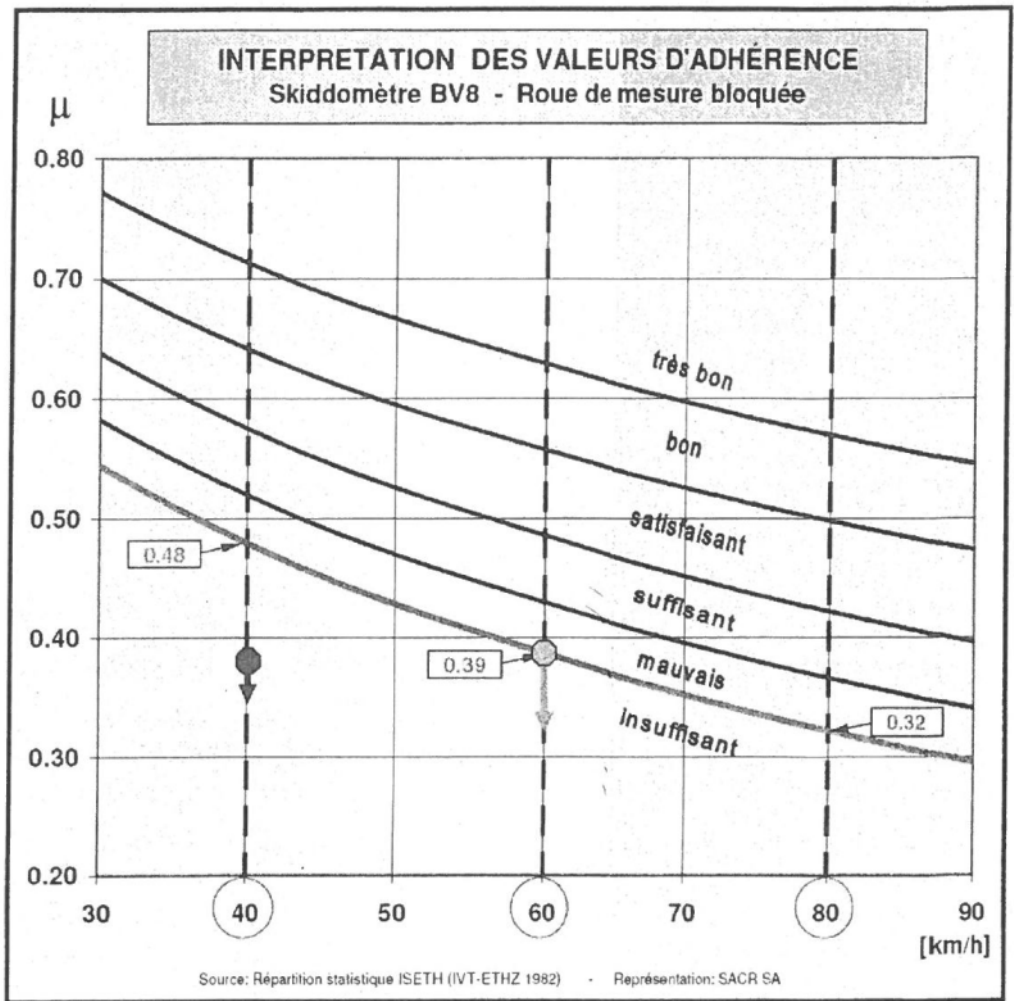
- Les valeurs mesurées sur les 2 voies de la chaussée Lac de l'autoroute A9 se situent exactement dans la zone limite fixée par la norme. Malgré la légère amélioration apportée par le lavage HP, probablement passagère, le niveau d'adhérence **sur route mouillée reste critique**.
- Les valeurs mesurées sur la bretelle de sortie à la jonction de sont **insuffisantes sur route mouillée**. Le tracé en S est un paramètre aggravant (demande d'adhérence élevée).

Les sollicitations et les demandes d'adhérence sont à part les caractéristiques du tracé fortement influencées par la vitesse des véhicules. Les mesures à prendre dépendent de l'accidentologie des sections et d'autres paramètres tels que, entre autres, le dévers et l'orniérage. La mauvaise adhérence sur chaussée mouillée de la bretelle de la jonction de **doit être signalisée**.

Afin d'évaluer le potentiel de durabilité d'une éventuelle mesure d'amélioration de texture sur les surfaces existantes, il est recommandé de contrôler au préalable la valeur CPA des granulats en place. Si cette valeur est insuffisante (valeur nécessaire : CPA > 50), tout traitement de surface mécanique se soldera par un polissage accéléré des granulats de mauvaise qualité et par un échec à court terme du traitement réalisé.

(...)

Diagramme d'interprétation des valeurs d'adhérence : résumé des valeurs mesurées



← A9, >> Valeur moyenne ↓ Minimum
A9, Jonction ● Valeur moyenne ↓ Minimum

Remarque : Les valeurs les plus basses des 2 voies mesurées par objet sont représentées

MESURE DE GLISSANCE AU SKIDDOMETRE

Route : A9,

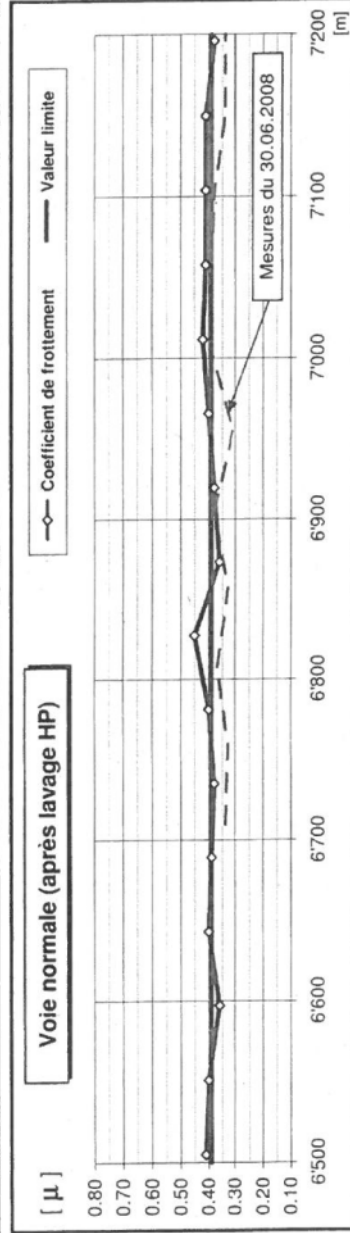
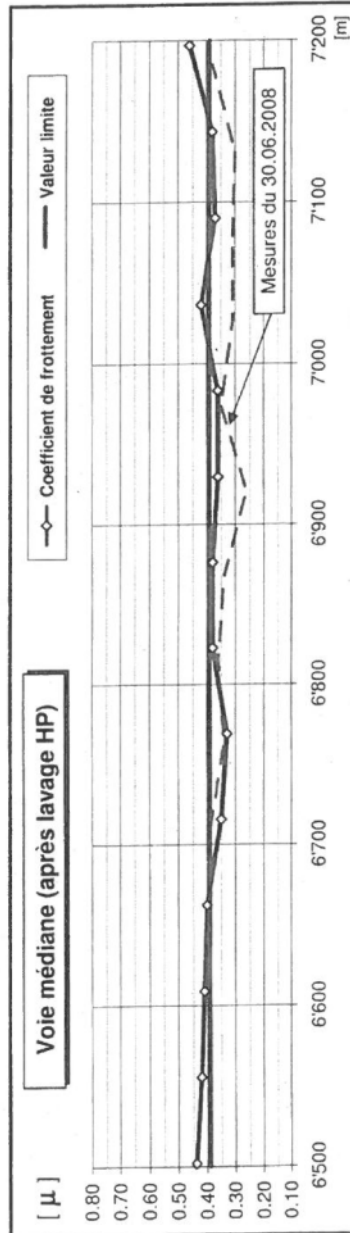
Vitesse de mesure : 60 km/h

Tronçon : Voie Lac, km

Date de mesure : 12.08.2008

Voie : Voie normale & voie centrale

Type d'enrobé : PA (drainant)



Km 7.200

Km 7.000

Km 6.800

Km 6.500

MESURE DE GLISSANCE AU SKIDDOMETRE

Route : A9, Jonction

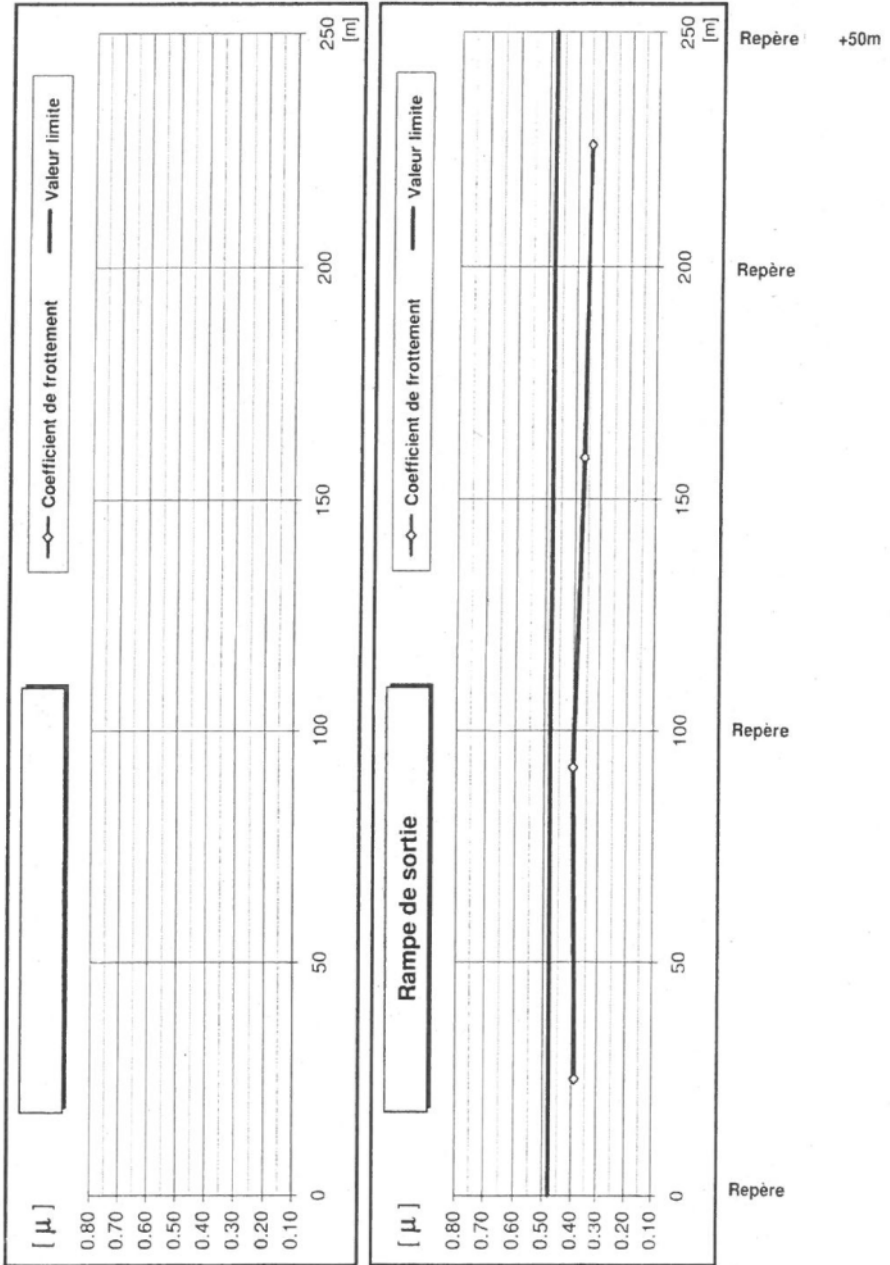
Vitesse de mesure : 40 km/h

Tronçon : Voie Montagne, >>

Date de mesure : 12.08.2008

Voie : Rampe de sortie

Type d'enrobé : PA (drainant)



(...). »

Les autres mesures effectuées sur l'autoroute [...] à l'échangeur d' [...] et à la jonction de [...] ont permis de constater des

niveaux insuffisants d'adhérence sur route mouillée, nécessitant une signalisation ad hoc selon la SACR SA.

Selon la norme SN 640 511b émise par l'Union des professionnels suisses de la route en 1984, « outre la qualité antidérapante, d'autres facteurs tels que la vitesse, la façon de conduire, l'état du véhicule et des pneus, la géométrie de la route, les intempéries et l'état momentané de la chaussée, jouent un rôle essentiel lors d'accidents dus au dérapage ; pour l'appréciation des causes d'un accident, la qualité antidérapante n'est que l'un des nombreux éléments à prendre en considération ; le propriétaire d'un réseau routier ne peut garantir, malgré tous ses efforts, que chaque route satisfera en tout temps et en tout lieu aux valeurs indicatives mentionnées dans cette norme ». Les conditions météorologiques peuvent avoir une influence sur le phénomène de dérapage sur la chaussée. Les données statistiques pour la météo du mois de juin 2008 indiquent que les 15, 16 et 17 juin 2008, les précipitations ont été mesurées respectivement à 6,5 mm, 8,4 mm et 1,4 mm à [...], et à 8 mm, 11,8 mm et 1,7 mm à [...].

9. Du 30 septembre au 11 octobre 2008, des travaux de remplacement du revêtement du tronçon autoroutier litigieux ont eu lieu.

10. Le 5 novembre 2008, la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents (ci-après SUVA) a octroyé des indemnités journalières au demandeur avec effet au 21 juin 2008. Elle a toutefois réduit ses prestations en invoquant la négligence grave du demandeur, du fait qu'il ne portait pas la ceinture de sécurité lors de l'accident, cause selon elle des blessures subies.

11. Le 11 novembre 2008, le recrutement militaire du demandeur a eu lieu.

Le 28 novembre 2008, le demandeur a été déclaré inapte à accomplir du service militaire et du service au sein de la protection civile,

sans qu'il soit précisé si cette inaptitude découlait de l'accident du 18 juin 2008.

Pour les années 2008, 2009, 2010, 2011 et 2012, il a été astreint à la taxe d'exemption de l'obligation de servir pour un montant total de 5'527 francs.

12. Le 9 avril 2009, l'OFROU a notamment écrit ce qui suit au Juge d'instruction de l'arrondissement de [...] :

« (...)

Suite aux problèmes de glissance constatés sur le contournement de [...], des mesures d'adhérence ont été réalisées le 28 juin 2008.

A partir du mois de juillet 2008, une mesure de restriction de la vitesse a été mise en place. Les OTP (Opérateur Trafic Permanent) de la police cantonale vaudoise étaient responsables d'abaisser la vitesse (panneaux variables sur le contournement de [...]) de 120 km/h à 100 km/h par temps de pluie (chaussée mouillée).

En outre, à titre de mesure d'accompagnement, mais de façon permanente le signal OSR 1.05 (chaussée glissante) a été posé au km 6.600 et ce jusqu'à la réfection du tapis bitumineux.

Le 25 juillet 2008, les services d'entretien ont procédé au lavage du revêtement, puis une 2^{ème} série de mesures d'adhérence dynamiques a été réalisée le 12 août 2008 selon annexe.

Cette étude a démontré que le lavage avait permis d'améliorer l'adhérence du revêtement, néanmoins pas de manière suffisante.

Notre Office a donc décidé le 27 août 2008 de remplacer le revêtement. Les travaux se sont déroulés du 30 septembre 2008 au 11 octobre 2008.

D'autres analyses sont en cours ; nous vous transmettrons, sur demande et dès réception, les autres résultats de ces études.

(...). »

13. Les 14 et 15 octobre 2009, les Services généraux de la police cantonale ont constaté que, sur la chaussée lac de l'autoroute [...] ([...]), entre les sorties de [...] et [...], près de la moitié des accidents de 2006, 2007 et 2008 se sont produits entre les km [...] et [...], soit 16 en 2006, 21 en 2007, 26 en 2008 et 5 pour le premier semestre 2009, précisant que ces chiffres ne comprenaient pas les accidents ayant fait l'objet d'un arrangement à l'amiable. Ils ont relevé qu'en 2007 et 2008, 81% respectivement 84% des accidents survenus entre les km [...] et [...] se

sont produits sur une chaussée humide ou mouillée. Ils ont également constaté que la vitesse du véhicule inadaptée aux circonstances en a souvent été la cause, sans compter d'autres comportements fautifs des conducteurs, dont certains étaient sous l'influence de l'alcool.

Il ressort d'un document vraisemblablement établi par la police, relatif aux accidents survenus sur l' [...] [...] entre les jonctions [...] (km [...]) et [...] (km [...]), que sur les 50 accidents qui s'y sont déroulés en 2008, 7 accidents se sont produits entre le km [...] et le km [...], soit à l'endroit de l'accident du demandeur. En 2007, 9 sur 52 s'y sont produits et 2 sur 14 durant les trois premiers trimestres de 2009. Pour les années 2009 à 2013, le nombre d'accidents est largement inférieur à celui des années 2006 à 2008.

Des statistiques sont régulièrement établies par l'OFROU afin de répertorier le nombre d'accidents qui surviennent sur les différents secteurs du réseau routier.

Selon une statistique des accidents survenus sur l' [...] entre le km [...] et le km [...] côté Lac émanant du Service des routes du Canton de Vaud et qui n'est pas datée, leur nombre varie passablement d'année en année, mais n'a pas augmenté de manière régulière depuis 2005. Si le nombre d'accidents survenus sur route mouillée est passé de 17 à 26 entre 2005 et 2006, il a chuté en 2007 à 6 accidents avant d'être répertorié à 11 cas pour les trois premiers mois de 2008, l'état du revêtement de la chaussée n'étant pas déterminant.

Le 18 juin 2008, aucun accident n'a eu lieu hormis celui du demandeur, alors même que 46'620 véhicules, dont 39'117 véhicules de tourisme et 1'031 motos, ont circulé à l'endroit de l'accident. Soixante-sept véhicules de tourisme y ont circulé durant la même tranche horaire que celle de l'accident, soit entre 3h00 et 4h00 du matin. Durant la tranche horaire précédente, soit entre 2h00 et 3h00 du matin, 85 véhicules de tourisme y sont passés. Il n'y a pas eu d'accident la veille,

soit

le

17 juin 2008.

14. Le 20 janvier 2010, le Tribunal de police de l'arrondissement de [...] a rendu un jugement dont il ressort notamment ce qui suit :

« (...)

A l'audience de jugement, plusieurs témoins ont livré des versions unanimes sur un point essentiel : tous ont pu constater le caractère glissant de la chaussée au lieu de l'accident par temps de pluie, respectivement sur route mouillée, et tous ont précisé que ce défaut se manifestait de façon à la fois subite et imprévisible. Seuls les conducteurs particulièrement expérimentés, par exemple un moniteur d'auto-école, ont été à même d'éviter un accident. Un témoin, journaliste de profession, a relaté l'expérience qu'elle a vécue le 3 juin 2008. Sa voiture est partie « comme une boule de billard » sans qu'elle ne puisse faire ni prévoir quoique ce soit, la chaussée étant à ce point glissante que les ambulanciers venus la secourir s'avertissaient les uns les autres pour éviter de glisser alors qu'ils marchaient sur la chaussée. Cet incident a par la suite permis de médiatiser quelque peu la défektivité du revêtement à cet endroit, ce qui a conduit ensuite les autorités à prendre des mesures correctives.

Dans l'affaire qui nous occupe, A.X. _____ est accusé en particulier d'avoir circulé à une vitesse inadaptée, quoique indéterminée. Rien dans le dossier ne permet de prouver cet élément de fait. Il est ainsi hautement vraisemblable que la défektivité de la route est à l'origine de l'accident. On relève que l'accusé n'a pas d'antécédents, ni en matière pénale, ni en matière de circulation routière. Par ailleurs, il est établi que la défektivité de la route n'était pas prévisible. Or, la vitesse ne doit être adaptée que lorsque le caractère glissant d'une chaussée est reconnaissable. La perte de maîtrise du véhicule n'est pas davantage établie, sauf à considérer que tout accident suppose une perte de maîtrise, ce que la police semble faire sans trop de scrupule, au contraire du Tribunal. Il n'y a pas lieu par ailleurs de croire que l'accident est dû à la fatigue puisque, bien qu'il soit survenu durant la nuit, l'accusé a indiqué qu'il s'était levé tard la veille. Une analyse a également permis de confirmer qu'il n'avait pas bu d'alcool. Il est également dénoncé pour ne pas avoir porté de ceinture de sécurité. Considérant cela dit que l'accusé a été très violemment atteint dans sa santé en raison de l'accident, au point qu'il a subi plus d'une dizaine d'opérations et qu'il est aujourd'hui encore en arrêt accident, l'intérêt à punir fait manifestement défaut de sorte qu'on renoncera à lui infliger une peine en application de l'article 52 CP.

Dans ces conditions, A.X. _____ sera purement et simplement acquitté. Une indemnité à titre de dépens lui sera allouée à hauteur de CHF 2000.-. Une indemnité pour lui-même ne lui sera en revanche pas octroyée, n'ayant pas été motivée. Les frais de justice seront mis intégralement à la charge de l'Etat.

Par ces motifs,
le Tribunal,

vu les articles 26, 27, 31 al. 1, 32 al. 1, 90 ch. 1 LCR ;
appliquant les articles 52 CP ; 157 , 370 ss CPP :

- I. **LIBERE** A.X._____ du chef d'accusation de violation simple des règles de la circulation routière ;
 - II. **ALLOUE** à A.X._____ une indemnité de CHF 2'000.- à titre de dépens ;
 - III. **MET** les frais de justice à la charge de l'Etat.
- (...). »

15. Du 24 mars au 14 avril 2010, le demandeur a séjourné dans le service de réadaptation de l'appareil locomoteur de la Clinique romande de réadaptation.

Selon le rapport du 6 avril 2010 établi par le Dr J. Holtzem de la Clinique romande de réadaptation qui reprend les dires du demandeur, « la douleur était atroce, plus intense que tout ce qu'il avait connu ».

Le 19 mai 2010, les Drs M. Konzelmann, spécialiste FMH en rhumatologie, et E. Martin, médecin-assistant, de la Clinique romande de réadaptation, ont notamment constaté ce qui suit :

« (...)

Après plusieurs interventions chirurgicales et traitement réhabilitatif, l'évolution s'est montrée globalement favorable avec un bon résultat au membre inférieur gauche, aucune plainte respiratoire mais pour l'instant encore des limitations fonctionnelles au niveau de la main droite ainsi que des limitations fonctionnelles due à la diplopie persistante, en regardant à droite et à gauche, compromettant la reprise de son travail d'agent de sécurité. Depuis décembre 2009 il souffre en plus de cervicalgies mises sur le compte d'une arthrose cervicale, régressive sous traitement conservateur. (...)

(...)

Au moment de l'accident, le patient exerçait la profession de garde du corps et d'agent de sécurité, dont il avait obtenu le diplôme en 2007. (...).

A.X._____ devra changer d'activité professionnelle, car les séquelles de son accident ne sont plus compatibles avec l'exercice de sa profession, en particulier les séquelles oculaires et de la main.

(...) Ce patient paraît tout à fait motivé à retrouver une activité professionnelle et nous pensons qu'il dispose d'excellentes ressources pour le faire.

Les limitations fonctionnelles sont essentiellement les limitations liées à sa diplopie où il doit éviter les gestes brusques avec la tête, les rotations brusques, mais aussi des limitations au niveau de la main droite avec une limitation dans les préhensions répétées demandant une grande force et dans les activités bi-manuelles qui demandent une certaine finesse. On peut aussi conseiller une activité où il n'y ait pas de risque de traumatisme cervical.

En résumé :

Chez ce jeune patient de 26 ans, à bientôt deux ans d'un grave accident de la voie publique avec polytraumatisme, il persiste des séquelles essentiellement au niveau oculaire gauche avec une parésie oculomotrice et la persistance d'une diplopie, des séquelles au niveau de la main droite concernant le 2^e et le 3^e doigts. Le reste des lésions initiales a bien évolué. On confirme pendant le séjour des lésions dégénératives cervicales apparues sur deux ans, dont l'aspect radiologique évoque une hyperostose vertébrale engainante isolée cervicale. Il n'y a pas d'argument pour une spondylarthropathie et l'hypothèse de survenue dans les suites du traumatisme initial ne peut être retenue, au vu d'un scanner initial strictement normal et l'absence de plainte cervicale pendant 18 mois. (...)

Nous pensons que la situation actuelle est de toute façon stabilisée et qu'il n'y aura pas de progression à attendre dans les mois à venir. L'incapacité de travail reste complète et définitive dans son activité habituelle de garde du corps et d'agent de sécurité, par contre dans une activité adaptée qui respecte les limitations ci-dessus une capacité de travail complète est attendue. (...)

INCAPACITE DE TRAVAIL DANS LA PROFESSION ACTUELLE DE GARDE DU CORPS ET AGENT DE SECURITE

- 100 %.

(...). »

16. Le 9 novembre 2010, le Chef de clinique de la Division de Chirurgie maxillo-faciale du CHUV a attesté que le demandeur présentait une anosmie complète séquellaire de son traumatisme facial datant du mois de juin 2008.

17. Par décision du 15 avril 2011, la SUVA a mis fin au paiement des soins médicaux et de l'indemnité journalière avec effet au 31 mai 2011, considérant qu'il n'y avait plus lieu d'attendre de la continuation du traitement médical une sensible amélioration des séquelles de l'accident.

Par décision du 19 août 2011, la SUVA a retenu notamment ce qui suit :

« (...)

Les investigations sur le plan médical et économique mettent en évidence une diminution de la capacité de gain de 11.00%.

(...)

Il ressort de nos investigations, notamment sur le plan médical, que A.X._____ est à même, en ce qui concerne les seules séquelles de l'accident, d'exercer une activité légère dans différents secteurs de l'industrie, à la condition qu'il puisse ménager sa main droite et éviter les gestes brusques de la tête, les rotations brusques et les travaux bi-manuels demandant une certaine finesse. Une telle activité est exigible durant toute la journée et lui permettrait de réaliser un salaire mensuel de CHF 4'033.-. (...)

(...)

Compte tenu de l'appréciation médicale, il résulte une atteinte à l'intégrité de 27.50%.

(...)

Indemnité pour
atteinte à l'intégrité
CHF
34650.00

(...). »

18. Entre le 1^{er} octobre 2011 et le mois de juin 2012, le demandeur a participé à une formation de « généraliste en vente et marketing » auprès du Centre suisse d'enseignement du marketing, de la publicité et de la communication (SAWI). La finance d'écolage s'est élevée à 6'400 francs.

19. Le 6 septembre 2012, le Dr A. Radziwill, neurologue, a constaté chez le demandeur des douleurs au niveau de l'omoplate gauche et dans la partie proximale supérieure postérieure du bras gauche, une aggravation de la parésie du bras gauche, l'installation d'une amyotrophie du triceps gauche et la présence d'une lésion radiculaire gauche avec des signes de dénervation aiguë et chronique.

20. Depuis le 1^{er} juillet 2013, le demandeur travaille en qualité de conseiller de vente « occasions » au sein de la société Emil Frey SA.

21. Au jour de l'accident, le demandeur vivait chez ses parents. D'après une attestation établie le 30 décembre 2013 par son médecin généraliste, il « ne peut plus subvenir aux besoins de sa mère et de la famille d'une façon aussi active et efficace » depuis l'accident. Le taux de l'incapacité ménagère allégué par le demandeur ne ressort toutefois pas des pièces qu'il a produites.

22. Avant l'accident, le demandeur pratiquait la boxe thaïe.

23. Lors de l'accident, le véhicule Peugeot 206 2.0 du demandeur, dont la première mise en circulation datait de 1999 et qui affichait approximativement 175'000 km au compteur, a été complètement détruite.

Selon le marché pour véhicules d'occasion Eurotax, en 2009, il fallait déboursier 7'100 fr. pour acquérir un véhicule Peugeot 206 GTI 2.0 datant de 2000 et affichant 120'300 km au compteur.

Il n'est pas établi que le dommage résultant de la destruction du véhicule du demandeur lors de l'accident du 18 juin 2008 ait été couvert par une assurance.

24. Par courriers des 10 juin 2009, 14 juin 2010, 24 mai 2011, 22 mai 2012, 5 juin 2013 et 17 décembre 2013, la défenderesse, par l'OFROU, a renoncé à se prévaloir de l'exception de prescription jusqu'au 18 juin 2014.

25. Par demande du 25 mars 2014, le demandeur a pris, avec suite de frais et dépens, les conclusions suivantes:

- « **I.** dire que la Confédération Suisse est débitrice de A.X. _____ et lui doit immédiat paiement de la somme de
- **CHF 155'627**
(cent cinquante-cinq mille six cent vingt-sept francs)
avec intérêt à 5% l'an dès le 18 juin 2008 ;
- II.** dire que la Confédération Suisse est débitrice de A.X. _____ et lui doit immédiat paiement de la somme de
- **CHF 6'400**
(six mille quatre cents francs)
avec intérêt à 5% l'an dès le 1er juin 2012 ;
- III.** dire que la Confédération Suisse est débitrice de A.X. _____ et lui doit immédiat paiement de la somme de
- **CHF 6'053**
(six mille cinquante-trois francs)
avec intérêt à 5% l'an dès le 1^{er} janvier 2011 (échéance moyenne) ;
- IV.** dire que la Confédération Suisse est débitrice de A.X. _____ et lui doit immédiat paiement de la somme de
- **CHF 10'000**
(dix mille francs)
avec intérêt à 5% l'an dès le 18 juin 2008 ;
- V.** dire que la Confédération Suisse est débitrice de A.X. _____ et lui doit immédiat paiement de la somme de
- **CHF 65'000**
(soixante-cinq mille francs)
avec intérêt à 5% l'an dès le 18 juin 2008. »

Par réponse du 1^{er} septembre 2014, la défenderesse Confédération suisse a conclu, avec suite de frais et dépens, au rejet de la demande.

Chaque partie a déposé un mémoire de droit.

En droit :

I. Le demandeur soutient que la défenderesse, à qui appartiennent les routes nationales, est responsable du dommage qu'il subit à la suite de l'accident du 18 juin 2008. Il fonde cette responsabilité sur le défaut de l'ouvrage, soit le manque d'adhérence, que présentait alors selon lui le tronçon d'autoroute où a eu lieu l'accident.

La défenderesse fait valoir pour sa part que sa responsabilité n'est pas engagée selon l'art. 58 CO (Code suisse des obligations du 30 mars 1911 ; RS 220), soit qu'aucun manquement relatif à l'ouvrage ne saurait lui être reproché et, subsidiairement, que le comportement du demandeur serait de toute manière de nature à interrompre le lien de causalité entre un éventuel défaut et le préjudice subi.

II. a) La Confédération, qui ne conteste pas sa légitimation passive, est ici attaquée en sa qualité de propriétaire d'un ouvrage au sens de l'art. 58 CO. La compétence des tribunaux civils est dès lors donnée.

b) Selon l'art. 59 al. 1 CPC (Code de procédure civile du 19 décembre 2008; RS 272), le tribunal n'entre en matière que sur les demandes et les requêtes qui satisfont aux conditions de recevabilité de l'action. Il examine d'office si les conditions de recevabilité sont remplies (art. 60 CPC). Le tribunal doit notamment être compétent à raison de la matière et du lieu (art. 59 al. 2 let. b CPC).

A juste titre, la compétence de la cour de céans n'est pas contestée par la défenderesse.

En effet, l'art. 36 CPC prévoit que le tribunal du domicile ou du siège du lésé ou du défendeur ou le tribunal du lieu de l'acte ou du résultat de celui-ci est compétent pour statuer sur les actions fondées sur un acte illicite. La notion d'acte illicite doit être interprétée dans un sens large. Le for de l'art. 36 CPC est ainsi également ouvert dans les cas de responsabilité objective ou causale (Bohnet/Haldy/Jeandin/Schweizer/Tappy, Code de procédure civile commenté, n. 2 ad art. 36 CPC). Quant à l'art. 10 al. 1 let. c CPC, il stipule que, pour les actions intentées contre la Confédération, le tribunal supérieur du canton du domicile du demandeur est notamment compétent. En l'espèce, le demandeur est domicilié dans le Canton de Vaud, endroit où tant l'acte concerné que le résultat de celui-ci se sont produits. Les autorités judiciaires vaudoises sont ainsi compétentes pour connaître du litige.

c) Quant à l'art. 5 al. 1 let. f CPC, il dispose que le droit cantonal institue une juridiction compétente pour statuer en instance cantonale unique sur les actions contre la Confédération. En droit vaudois, la Cour civile du Tribunal cantonal est l'instance cantonale unique prévue par l'art. 5 CPC (art. 74 al. 3 LOJV [loi vaudoise d'organisation judiciaire du 12 décembre 1979; RSV 173.01]).

La cour de céans est ainsi compétente *ratione loci* et *ratione materiae* pour connaître du présent litige.

III. Avant le 1^{er} janvier 2008, la Constitution fédérale de la Confédération suisse (RS 101) prévoyait à son art. 82 al. 2 que la Confédération exerçait la haute surveillance sur les routes d'importance nationale.

L'art. 2.2 de la Directive de l'Office fédéral des routes du 18 octobre 2002 relative à la prise en considération de l'entretien dans l'élaboration des projets et lors de la construction des routes nationales, planification et exécution de l'entretien (Art. Nr, 308 103.f) stipulait que

les cantons construisaient et entretenaient les routes nationales conformément aux dispositions fédérales et sous la haute surveillance de la Confédération.

Depuis le 1^{er} janvier 2008, l'art. 83 al. 1 et 2 de la Constitution fédérale mentionne que la Confédération "assure la création d'un réseau de routes nationales et veille à ce que ces routes soient utilisables" et qu'elle "construit, entretient et exploite les routes nationales" avec la possibilité de "confier ces tâches en partie ou en totalité à des organismes publics, privés ou mixtes".

L'art. 8 al. 1 LRN (Loi fédérale sur les routes nationales du 8 mars 1960; RS 725.11) prévoit que " les routes nationales sont placées sous l'autorité de la Confédération en matière routière et lui appartiennent".

Parallèlement, l'Ordonnance fédérale concernant l'exécution des relevés statistiques fédéraux du 30 juin 1993 (RS 431.012.1) à laquelle renvoie l'art. 5 al. 1 LSF (Loi sur la statistique fédérale du 9 octobre 1992 ; RS 431.01) prévoit dans une annexe que l'organe responsable de l'enquête sur la statistique des accidents de la circulation routière est la Confédération par l'Office fédéral de la statistique. Elle précise notamment ce qui suit:

" (...)

Objet de l'enquête:	accidents selon le canton et les caractéristiques
Type et méthode d'enquête:	des objets et des personnes impliquées enquête exhaustive ; (...)
Milieux interrogés:	services de police cantonaux et municipaux (...)
Renseignement:	obligatoire
Date de l'enquête:	-
Périodicité:	permanente
Milieux participant à l'enquête:	cantons, communes, (...), OFS

(...)".

La défenderesse est donc bien la propriétaire de l'ouvrage litigieux.

IV. a) L'art. 58 CO est applicable lorsqu'il s'agit de juger si une route propriété d'une corporation publique est affectée d'un vice de construction ou présente un défaut d'entretien (ATF 102 II 343 consid. 1a; Werro, Commentaire romand [ci-après : Commentaire], Code des obligations I, n. 29 ad art. 58 CO). Aux termes de cette disposition, le propriétaire d'un bâtiment ou de tout autre ouvrage répond du dommage causé par des vices de construction ou par le défaut d'entretien. L'application de l'art. 58 CO suppose l'existence cumulative de trois conditions spécifiques : un propriétaire d'ouvrage (infra consid. b), un bâtiment ou un autre ouvrage (infra consid. c) et un défaut de l'ouvrage à l'origine du préjudice (infra consid. d) (Werro, La responsabilité civile [ci-après : La responsabilité], 2^{ème} éd., nn. 707 ss).

Le demandeur soutient en substance qu'à l'époque de l'accident, le problème de glissance du revêtement de la chaussée Lac du tronçon d'autoroute situé à la jonction [...] entre les km [...] et [...] constituait un défaut de l'ouvrage au sens de l'art. 58 CO. Ce défaut était, selon lui, connu de la défenderesse avant le 18 juin 2008. Cette dernière n'aurait toutefois mis en œuvre aucune mesure propre à offrir une sécurité suffisante aux usagers avant cette date. D'après le demandeur, le dommage ne serait pas survenu si la défenderesse avait adopté un comportement diligent.

La défenderesse fait valoir que l'ouvrage ne présentait aucun vice de construction ni défaut d'entretien. D'une part, elle prétend qu'elle a toujours pris toutes les mesures que l'on pouvait raisonnablement exiger d'elle afin d'assurer la sécurité des usagers de la route. Elle relève, d'autre part, que le comportement du demandeur, en revanche, n'a pas été exemplaire et raisonnable le jour des faits, et qu'il est à l'origine de l'accident ainsi que des lésions qu'il a subies.

b) Le sujet de la responsabilité au sens de l'art. 58 CO est le propriétaire de l'ouvrage au moment de la survenance de l'atteinte aux droits de la victime.

La qualité de propriétaire repose en principe sur le critère formel de la propriété telle qu'elle est définie par les règles du Code civil. Peu importe que le propriétaire exerce lui-même la maîtrise directe sur la chose ou qu'il l'ait remise à un tiers sur la base d'un droit réel limité ou d'un droit personnel. Celui qui n'a qu'un droit réel limité ou qu'un droit personnel sur la chose ne peut donc en principe être tenu pour responsable au sens de l'art. 58 CO; il peut en revanche être poursuivi en tant que coresponsable solidaire sur la base de l'art. 41 CO. Généralement, le propriétaire de l'ouvrage n'est autre que le propriétaire du fonds au-dessus ou au-dessous duquel l'ouvrage est établi (Werro, La responsabilité, op. cit., nn. 709, 710, 715, 771).

c) Selon la jurisprudence, sont des ouvrages, au sens de l'art. 58 al. 1 CO, les bâtiments et les autres aménagements ou équipements techniques stables, réalisés par l'homme, qui sont, de manière directe ou indirecte, durablement fixés au sol (ATF 121 III 448 consid. 2a, JdT 1997 I 2). Du point de vue du domaine public, sont en particulier des ouvrages les routes, les rues, les venelles et les places, mais également les fontaines, les murs de soutènement, les ponts, les canaux et les digues (Moor, Droit administratif, vol. III, p. 279). Une route constitue dès lors un ouvrage au sens de l'art. 58 CO, ce qui est également le cas des trottoirs et autres ouvrages ouverts à la circulation (ATF 118 II 36 consid. 3, JdT

1993 I 307; Werro, Commentaire, op. cit., n. 29 ad art. 58 CO; Werro, La responsabilité, op. cit., n. 769).

d) Le propriétaire d'un ouvrage est responsable des dommages causés par un défaut de construction ou par un défaut d'entretien de l'ouvrage (ATF 129 III 65 consid. 1, JdT 2003 I 505). Le premier représente un défaut initial et le second un défaut subséquent (Werro, La responsabilité, op. cit., n. 739). La question de savoir si un ouvrage est ou non défectueux se détermine d'après un point de vue objectif, en fonction de ce qui peut se passer, selon l'expérience de la vie, à l'endroit où se trouve cet ouvrage (TF 4C.150/2003 du 1^{er} octobre 2003 consid. 4.1; ATF 129 III 65 consid. 1.1, JdT 2003 I 505, SJ 2003 I 161 ; ATF 123 III 306 consid. 3b/aa, rés. in JdT 1998 I 27; Werro, La responsabilité, op. cit., n. 740 et les références citées). Pour juger si un ouvrage est affecté d'un vice de construction ou d'un défaut d'entretien, il faut se référer au but qui lui est assigné, car il n'a pas à être adapté à un usage contraire à sa destination. Un ouvrage est défectueux lorsqu'il n'offre pas une sécurité suffisante pour l'usage auquel il est destiné (ATF 129 III 65 consid. 1.1, JdT 2003 I 505 ; Werro, La responsabilité, op. cit., n. 744, 773). Une route, comme tout autre ouvrage, doit dès lors être construite et aménagée de manière à offrir une sécurité suffisante aux usagers eu égard à la circulation à laquelle elle est affectée (ATF 102 II 343 consid. 1c). Toute source de danger ne constitue cependant pas un vice de construction au sens de l'art. 58 CO. L'ouvrage exempt de défaut est celui qui a été construit et équipé de manière à assurer la sécurité des usagers (TF 4C.150/2003 du 1^{er} octobre 2003 consid. 4.1; ATF 103 II 240 consid. 2b; Werro, Commentaire, op. cit., n. 33 ad art. 58 CO).

Une première limite au devoir de sécurisation du propriétaire découle de la responsabilité propre dont doivent faire preuve les usagers (ATF 130 III 736 consid. 1.3, JdT 2006 I 178). Le propriétaire ne doit prévenir que les risques normaux et n'est pas tenu de parer à tous les dangers imaginables (ATF 129 III 65 consid. 1.1, JdT 2003 I 505 ; ATF 123 III 306 consid. 3b/aa, rés. in JdT 1998 I 27; Werro, La responsabilité, op. cit., n. 744). De plus, il est en droit d'attendre des tiers un comportement

raisonnable et un degré moyen d'attention. C'est dire qu'il ne répond pas des dommages que le lésé aurait pu éviter avec un minimum de prudence (ATF 123 III 306 consid. 3b/aa, rés. in JdT 1998 I 27; Werro, *ibidem* et les références citées). La nature du défaut dépend de celle de l'ouvrage (Werro, Commentaire, op. cit., n. 16 ad art. 58 CO).

Une seconde limite au devoir de sécurisation du propriétaire découle du caractère raisonnablement exigible des mesures à prendre. Il faut examiner si l'élimination d'éventuels vices ou la prise de mesures de sécurité est possible et si les dépenses nécessaires à cet effet demeurent dans une proportion raisonnable avec les intérêts des usagers et le but de l'ouvrage. On ne peut pas imposer au propriétaire une dépense qui n'a aucun rapport avec la destination de l'ouvrage (ATF 129 III 65 consid. 1.1, JdT 2003 I 505 ; ATF 126 III 113 consid. 2a/cc, rés. in JdT 2001 I 90).

Pour les édifices publics ou les édifices ouverts au public, les exigences relatives à la diligence du propriétaire sont plus élevées. Celui-ci doit mettre en œuvre toutes les possibilités techniques qui existent pour éliminer le défaut de sécurité ou mettre en place un dispositif de protection, dès lors que leur coût apparaît raisonnablement proportionné aux intérêts des usagers et au but de l'ouvrage (Werro, La responsabilité, op. cit., n. 747; ATF 118 II 36 consid. 4a, JdT 1993 I 307; ATF 117 II 399 consid. 2, JdT 1992 I 555). En matière d'infrastructures routières et d'entretien des routes, on ne peut cependant pas poser des exigences aussi sévères que pour d'autres ouvrages (par exemple un bâtiment isolé). Les propriétaires des routes, qui sont le plus souvent des collectivités publiques, ne peuvent être tenus d'aménager chaque route de façon qu'elle offre le degré le plus élevé de sécurité possible (ATF 129 III 65 consid. 1.1, JdT 2003 I 505 ; ATF 102 II 343 consid. 1c; cf. Werro, Commentaire, op. cit., n. 36 ad art. 58 CO). Il suffit qu'elle soit praticable pour que l'utilisateur qui fait preuve de la prudence habituelle puisse les utiliser sans danger, compte tenu du genre de route concerné et de l'intensité du trafic auquel celle-ci est affectée (Werro, La responsabilité, op. cit., n. 776 et les références citées). Il appartient donc d'abord à l'utilisateur d'agir avec précaution et d'adapter son comportement aux

conditions de la route, une prudence particulière étant requise en cas de mauvaises conditions météorologiques (Werro, La responsabilité, op. cit., n. 774 et les références citées). A défaut, il ne pourra pas se prévaloir de la responsabilité du propriétaire de la route (ATF 129 III 65 consid. 1, JdT 2003 I 505 ; ATF 102 II 343 consid. 1b; Werro, Commentaire, op. cit., n. 34 ad art. 58 CO). La diligence exigée du propriétaire de la route en est diminuée d'autant (Werro, Commentaire, op. cit., n. 36 ad art. 58 CO et les références citées).

La diligence requise s'apprécie objectivement. Le caractère subjectivement excusable du comportement du propriétaire ne saurait dès lors être pris en compte. Peu importe ainsi qu'il n'ait rien su du défaut. La diligence requise s'apprécie toutefois également concrètement: le juge peut et doit tenir compte de toutes les circonstances du cas. Pour déterminer quels sont les devoirs de prudence du propriétaire, on peut prendre en compte les normes édictées en vue d'assurer la sécurité et d'éviter des accidents. Toutefois, l'observation de telles règles ne permet pas de conclure nécessairement à l'absence d'un défaut, pas plus qu'une violation de celles-ci ne permet de conclure, sans autre examen, à l'existence d'un défaut. En l'absence de dispositions légales ou réglementaires, il est également possible de se référer à des règles analogues qui émanent d'associations privées ou semi-publiques reconnues. Lorsqu'aucune norme de sécurité n'a été transgressée, il faut encore se demander si le propriétaire s'est conformé aux devoirs généraux de prudence. Si des mesures de sécurité non imposées par une réglementation étaient envisageables, une pesée des intérêts en présence indiquera ce qui pouvait raisonnablement être exigé (ATF 126 III 113 consid. 2b; Werro, Commentaire, op. cit., n. 18 ad art. 58 CO ; Werro, La responsabilité, op. cit., n. 751).

La preuve de l'existence d'un vice de construction ou d'un défaut d'entretien incombe à celui qui invoque l'art. 58 CO (art. 8 CC [Code civil suisse du 10 décembre 1907 ; RS 210]). Elle ne résulte pas du seul fait que l'accident a été causé par un ouvrage (ATF 123 III 306 consid. 3b/aa, rés. in JdT 1998 I 27 et les références citées).

e) ea) En l'espèce, la défenderesse est propriétaire de l'autoroute où a eu lieu l'accident (art. 8 al. 1 LRN). Une autoroute constitue un ouvrage au sens de l'art. 58 CO. La responsabilité de l'entretien des autoroutes est passée des cantons à la défenderesse depuis le 1^{er} janvier 2008 (art. 83 Cst).

eb) Le demandeur considère que la qualité du revêtement du tronçon où a eu lieu l'accident litigieux, soit son manque d'adhérence, serait constitutif d'un défaut. Il fait valoir que, dès le 1^{er} janvier 2007 au plus tard, la défenderesse avait ou aurait dû avoir connaissance de la problématique des accidents intervenus sur la chaussée concernée, au vu des nombreuses statistiques établies, mais qu'elle n'a mis en œuvre aucune mesure propre à offrir une sécurité suffisante aux usagers, que ce soit sous forme d'un relevé de la qualité antidérapante du revêtement, d'une limitation de vitesse par temps de pluie, de la pose d'un signal indiquant la glissance de la chaussée, d'un lavage à haute pression du revêtement et/ou de travaux de réfection de la chaussée.

ec) Il résulte de l'état de fait que l'accident du demandeur s'est produit le 18 juin 2008 vers 3 heures 05 sur l'autoroute [...], dans le district de [...], au km [...] de la jonction entre les sorties de [...] et [...] alors que la chaussée était mouillée.

Le rapport de police établi le 18 juin 2008 mentionne que la chaussée était grasse et glissante du fait de l'accumulation sur le revêtement absorbant des hydrocarbures ainsi que du liquide de refroidissement des véhicules accidentés au même endroit les jours précédents. En outre, il ressort de l'instruction que le 30 juin 2008, l'adhérence de la route se situait en-dessous de la limite admise (cf. le diagramme d'interprétation des valeurs d'adhérence et le diagramme de mesure de glissance au skiddomètre annexés au rapport SACR SA du mois de septembre 2008). Une limitation de la vitesse a alors été mise en place et un signal « chaussée glissante » a été posé au km [...]. Il a également été procédé au lavage de la chaussée le 25 juillet 2008. Toutefois, si cette

opération a permis une « légère amélioration », le niveau d'adhérence sur route mouillée est resté « critique » selon le rapport SACR SA du mois de septembre 2008 qui se réfère aux relevés effectués le 12 août 2008. Finalement, l'OFROU a décidé de procéder à la réfection du tapis bitumineux du 30 septembre 2008 au 11 octobre 2008.

Il apparaît dès lors que si les valeurs mesurées après le lavage du revêtement le 25 juillet 2008 se situaient toutes « plus ou moins exactement sur la ligne du minimum demandé » selon la SACR SA et que, par rapport aux relevés du 30 juin 2008, ces valeurs ont augmenté de 0,05 en moyenne grâce au lavage du bitume, on peut en déduire qu'elles étaient en revanche insuffisantes avant cette opération, soit lors de l'accident du 18 juin 2008. Le tronçon d'autoroute litigieux était ainsi défectueux à cette date.

Il convient donc de déterminer si la perte de maîtrise du véhicule du demandeur est due à la défectuosité de la route.

Le rapport de police retient que le demandeur circulait à une vitesse inadaptée à l'état de la chaussée, qu'il a « vraisemblablement » laissé dévier sa voiture vers la gauche et qu'après avoir heurté le muret central, il a perdu la maîtrise de sa voiture « sur le revêtement mouillé rendu particulièrement gras et glissant par des écoulements d'hydrocarbures consécutifs aux précédents accidents survenus au même endroit, quelques jours auparavant ». Quant au Tribunal de police de l'arrondissement de [...], il retient qu'aucune faute du demandeur n'est établie et qu'il est donc « hautement vraisemblable que la défectuosité de la route est à l'origine de l'accident ». Il s'appuie notamment sur le fait que le caractère glissant de la route était, selon lui, tel que « seuls les conducteurs particulièrement expérimentés, par exemple un moniteur d'auto-école, ont été à même d'éviter un accident ». Il ne faut pas perdre de vue qu'au pénal, il appartient à l'accusation d'établir la faute du prévenu et que le doute doit profiter à ce dernier. Le Tribunal de police émet ainsi une supposition sur la cause de l'accident mais ne se prononce pas, se contentant d'observer que la faute du prévenu n'est pas établie.

Au civil, il en va différemment ; il appartient au demandeur qui émet des prétentions d'établir qu'elles sont fondées. Le doute qui subsiste, sur la/les cause(s) de l'accident, profite alors au défendeur. Or, la cause de l'accident n'est en l'espèce pas établie et ne peut faire l'objet que de supputations. En effet, il résulte de l'instruction que 46'620 véhicules ont circulé à la même date que le demandeur sur cette portion d'autoroute, dont 85 entre 2h00 et 3h00 du matin et 67 entre 3h00 et 4h00, sans - contrairement à ce que semble avoir retenu le Tribunal de police - qu'aucun autre accident n'ait lieu. Le tronçon litigieux était donc praticable pour un usager faisant preuve de la prudence habituelle et qui, en particulier, adapte son comportement aux conditions de la route, notamment en cas de mauvaises conditions météorologiques. En outre, il ressort de l'instruction que le demandeur n'a rencontré aucun obstacle et qu'il n'a pas eu à freiner brusquement pour une quelconque raison. Sa vitesse n'étant pas connue, on ne peut exclure qu'il conduisait à une vitesse inadaptée, élément influençant fortement les sollicitations et les demandes d'adhérence selon la SACR SA et qui doit être pris en considération pour l'appréciation des causes d'un accident dû au dérapage à côté des autres facteurs que sont la qualité antidérapante, la façon de conduire, l'état du véhicule et des pneus, la géométrie de la route, les intempéries et l'état momentanée de la chaussée. Il apparaît donc que le demandeur n'a pas réussi à démontrer la cause de sa perte de maîtrise et, partant, qu'il existait un lien de causalité entre l'état de la route et l'accident. Le demandeur n'a par ailleurs pas allégué ni a fortiori établi qu'il existerait une violation objective de l'obligation de diligence de la défenderesse en l'espèce. S'agissant des mesures concrètes relatives à l'entretien de la route, le demandeur n'a en effet pas allégué, par exemple, la fréquence à laquelle des mesures d'adhérence doivent être effectuées, la date à laquelle les derniers nettoyages et changements du revêtement litigieux ont eu lieu, la fréquence à laquelle le revêtement de la route doit être usuellement changé ou nettoyé, etc. Quant aux statistiques des accidents produites par le demandeur, elles ne sont pas pertinentes dans le cas présent, les accidents concernés n'étant pas imputés à un défaut de l'ouvrage. Aucune pièce ni aucun témoignage ne

permet ainsi à la cour de retenir qu'il y a eu une violation du devoir de diligence de la part de la défenderesse.

Pour les motifs qui précèdent, la responsabilité de la défenderesse n'est pas engagée en l'espèce et les conclusions de la demande doivent être rejetées.

V. Même dans l'hypothèse où le lien de causalité entre le défaut de l'ouvrage et l'accident du demandeur aurait été établi, la plus grande partie des conclusions de la demande aurait de toute manière dû être rejetée faute de preuve du dommage prétendu.

En effet, s'agissant par exemple du poste principal de ses prétentions, soit le préjudice ménager, le demandeur prétend au versement d'un montant de 155'627 fr. en se fondant sur les témoignages non probants de deux membres de sa famille et sur des pièces qui n'établissent notamment pas qu'il s'occupait avant l'accident du ménage de ses parents, qu'il souffrirait désormais d'une incapacité ménagère, ni a fortiori quel serait le taux d'une telle incapacité. A défaut de preuves, ce dommage ménager prétendu n'aurait de toute manière pu être déterminé et il n'aurait pu être fait droit à cette conclusion de la demande. Le demandeur, qui réclame remboursement de sa taxe d'exemption, n'a pas non plus démontré quels ont été les motifs ayant amené l'armée à le considérer comme inapte à accomplir du service militaire et du service au sein de la protection civile le 28 novembre 2008 et s'il ne l'aurait pas également été sans l'accident. La valeur du véhicule accidenté sur le marché pour voitures d'occasion n'a pas non plus été établie par le demandeur qui a seulement produit deux pièces relatives à la valeur de véhicules dont il n'est pas prouvé qu'ils auraient les mêmes caractéristiques (moteur, options, kilométrage, année de première mise en circulation, etc.) que celui du demandeur.

VI. **a)** Aux termes de l'art. 106 al. 1 *principio* CPC, les frais, qui comprennent les frais judiciaires et les dépens (art. 95 al. 1 CPC), sont mis à la charge de la partie succombante. Les frais judiciaires sont compensés avec les avances fournies, la partie à qui incombe la charge des frais restituant à l'autre partie les avances que celle-ci a fournies (art. 111 al. 1 et 2 CPC). Les dépens comprennent le défraiement d'un représentant professionnel et les débours nécessaires (art. 95 al. 3 let. a et b CPC). Ces derniers, qui sont en principe estimés à 5 % du défraiement du mandataire professionnel et s'ajoutent à celui-ci, incluent notamment les frais de déplacement, de téléphone, de port et de copie (art. 19 TDC [tarif des dépens en matière civile du 13 novembre 2010, RSV 270.11.6])

b) En l'espèce, les frais judiciaires, arrêtés à 9'807 fr. (art. 18, 87 al. 1 et 2 et 97 TFJC [tarif des frais judiciaires civils du 28 septembre 2010, RSV 270.11.5]), devraient ainsi être mis à la charge du demandeur A.X._____, qui succombe. Toutefois, le demandeur étant au bénéfice de l'assistance judiciaire qui lui a été accordée par décision du 7 mars 2013 et qui l'exonère des avances ainsi que des frais judiciaires, ceux-ci sont mis à la charge de l'Etat. Les avances de frais de la défenderesse, par 507 fr., lui seront restituées (art. 122 al. 1 let. b et c CPC). L'indemnité du conseil d'office du demandeur, Me Marc Cheseaux, est arrêtée à 486 fr. plus TVA, soit 524 fr. 90, pour les opérations qu'il a effectuées du 27 janvier au 17 juin 2016, étant précisé que ce conseil a été indemnisé à hauteur de 22'801 fr. 60 pour les périodes précédentes. Le demandeur sera tenu de rembourser les frais de justice et l'indemnité de son conseil aux conditions de l'art. 123 CPC. De plus, le demandeur A.X._____ versera à la défenderesse Confédération suisse des dépens qu'il convient d'arrêter à 23'100 fr. (art. 4 TDC) à titre de défraiement de son mandataire professionnel (art. 3 al. 2 TDC) et de débours nécessaires (art. 19 al. 2 TDC).

**Par ces motifs,
la Cour civile,
statuant à huis clos,**

prononce :

- I.** Les conclusions prises par le demandeur A.X. _____ contre la défenderesse Confédération suisse, selon demande du 25 mars 2014, sont rejetées.
- II.** Les frais de justice, arrêtés à 9'807 fr. (neuf mille huit cent sept francs), sont laissés à la charge de l'Etat.
- III.** L'avance de frais de la défenderesse, de 507 fr. (cinq cent sept francs), lui sera restituée.
- IV.** L'indemnité du conseil d'office du demandeur, Me Marc Cheseaux, est arrêtée à 524 fr. 90 (cinq cent vingt-quatre francs et nonante centimes), TVA comprise, pour la période du 27 janvier au 17 juin 2016, étant précisé que ce conseil a été indemnisé à hauteur de 22'801 fr. 60 (vingt-deux mille huit cent un francs et soixante centimes) pour les périodes précédentes.
- V.** Le demandeur est tenu, conformément à l'art. 123 CPC, de rembourser à l'Etat les frais de justice et l'indemnité de son conseil.
- VI.** Le demandeur versera à la défenderesse le montant de 23'100 fr. (vingt-trois mille cent francs) à titre de dépens.

Le juge président :

Le greffier :

P. Hack

M. Bron

Le jugement qui précède, lu et approuvé à huis clos, est notifié, par l'envoi de photocopies, aux conseils des parties.

Le présent jugement peut faire l'objet d'un recours en matière civile devant le Tribunal fédéral au sens des art. 72 ss LTF et 90 ss LTF, cas échéant d'un recours constitutionnel subsidiaire au sens des art. 113 ss LTF. Ces recours doivent être déposés devant le Tribunal fédéral dans les trente jours qui suivent la présente notification (art. 100 al. 1 LTF).

Le greffier :

M. Bron