

Un automobiliste a perdu le contrôle de son véhicule sur chaussée glissante. Il actionne en responsabilité la Confédération, propriétaire d'ouvrage. **Les routes constituent des ouvrages au sens de l'art. 58 CO.**

La critique de l'état de fait retenu est soumise au principe strict de l'allégation énoncé par l'art. 106 al. 2 LTF. La partie qui entend attaquer les faits constatés par l'autorité précédente doit expliquer clairement et de manière circonstanciée en quoi ces conditions seraient réalisées. Si la critique ne satisfait pas à ces exigences, les allégations relatives à un état de fait qui s'écarterait de celui de la décision attaquée ne pourront pas être prises en considération.

En matière d'appréciation des preuves, le juge verse dans l'arbitraire lorsqu'il ne tient pas compte, sans raison sérieuse, d'un élément propre à modifier sa décision, se trompe sur le sens et la portée d'un tel élément ou tire des conclusions insoutenables des éléments recueillis.

Il y a causalité naturelle entre deux événements lorsque, sans le premier, le second ne se serait pas produit. 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 de la vraisemblance prépondérante lorsque, par 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 ; tel est en particulier le cas de l'existence d'un lien de causalité hypothétique.

La preuve d'un fait est établie avec vraisemblance prépondérante lorsque la possibilité qu'il en soit allé autrement ne joue pas pour le fait concerné un rôle déterminant ni n'entre raisonnablement en considération. Le TF est lié, selon l'art 105 al. 1 LTF, par les constatations cantonales concernant la causalité naturelle, dès lors qu'elles ne reposent pas exclusivement sur l'expérience de la vie, mais sur des faits ressortant de l'appréciation des preuves.

Auteur : Christian Grosjean, avocat à Genève

Recours contre le jugement rendu le 22 juin 2016 par la Cour civile du Tribunal cantonal du canton de Vaud.

Faits :

A.

A.a. Le 18 juin 2008, vers 3 h.05, X. (le demandeur ou l'automobiliste), né en 1984 et domicilié à N. (VD), qui exerçait alors la profession de garde du corps et de sécurité, a eu un grave accident de voiture sur l'autoroute A9, dans le district de Lausanne (VD), au km. 7 de la jonction entre les sorties de Blécherette et Vennes.

Alors que la chaussée était mouillée et qu'il circulait seul sur la voie de gauche (chaussée lac) à une vitesse indéterminée, l'automobiliste a perdu la maîtrise de son véhicule de marque Peugeot 206 2.0, 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. Le véhicule, mis en circulation en 1999 et qui affichait environ 175'000 km au compteur, a été complètement détruit. Les tests à l'alcool et aux stupéfiants pratiqués sur l'automobiliste se sont révélés négatifs.

Les médecins du Centre Hospitalier Universitaire Vaudois (CHUV), à Lausanne, où l'automobiliste a été hospitalisé entre le 18 juin et le 21 juillet 2008, ont posé le diagnostic principal de polytraumatisme et les diagnostics secondaires de traumatisme crânio-cérébral, de nombreuses fractures et multiples plaies au visage, de pneumothorax, de contusion pulmonaire, bronchoaspiration pulmonaire, fracture fémorale gauche, fracture de l'humérus gauche et fracture de la main droite. Entre le 18 juin 2008 et le 27 novembre 2009, il a subi dix-neuf interventions médicales.

Il a été constaté que le 18 juin 2008, alors même que 46'620 véhicules, dont 39'117 véhicules de tourisme et 1'031 motos, ont circulé à l'endroit du sinistre, aucun autre accident, hormis celui du demandeur, ne s'y est déroulé. Durant la même tranche horaire que celle de l'accident, soit entre 3h. et 4h. du matin, 67 véhicules de tourisme ont circulé sur le tronçon d'autoroute en cause; durant la tranche horaire précédente, à savoir entre 2h. et 3h. du matin, 85 véhicules de tourisme y sont passés. Il n'y a pas eu non plus d'accident la veille, soit le 17 juin 2008.

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

En juillet 2008, une limitation de vitesse de 120 km/h à 100 km/h par temps de pluie a été mise en place sur le contournement de Lausanne et le signal OSR 1.05 " chaussée glissante " a été posé au km 6.600 jusqu'à la réfection du tapis bitumineux.

Dans son rapport du 26 juillet 2008, la gendarmerie vaudoise a notamment relevé ce qui suit:

" M. X. circulait seul à bord de sa Peugeot, entre la jonction de Blécherette et celle de Vennes, chaussée lac, à une vitesse indéterminée mais qui toutefois était inadaptée à l'état de la chaussée. Peu avant le km. 7.000, 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...

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.

(...)

Cependant, durant la nuit, plusieurs dizaines de véhicules ont circulé à cet endroit sans incident.

Cause (e) et dénonciation (s)

M. X.

Vitesse inadaptée aux conditions de la route

LCR 32/1

Conducteur ne portant pas la ceinture de sécurité

OCR 3a/1

Perte de maîtrise du véhicule

LCR 31/1

(...) "

Au mois de septembre 2008, la Société d'analyses et de contrôles routiers A. SA, qui exploite un bureau d'ingénieurs et laboratoire routier à Zurich, a établi un rapport. Selon le diagramme d'interprétation des valeurs d'adhérence et le diagramme de mesure de glissance au skiddomètre annexés à ce rapport, l'adhérence de l'autoroute A9 le 30 juin 2008 se situait au-dessous de la limite admise. D'après ledit rapport (ch. 4), après le lavage du revêtement le 25 juillet 2008, les valeurs mesurées se situaient " toutes plus ou moins exactement sur la ligne du minimum demandé de 0.39

à 60 km/h ". Par rapport aux relevés de juin 2008, ces valeurs avaient augmenté de 0.05 en moyenne. Bien que l'opération de lavage de la chaussée ait permis une légère amélioration, le niveau d'adhérence sur route mouillée est " resté critique " comme l'ont montré les relevés effectués le 12 août 2008.

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

A.c. D'après 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... ".

Selon les statistiques d'octobre 2009 de la police vaudoise relatives aux accidents sur la chaussée lac de l'autoroute A9 entre les jonctions Blécherette et Vennes, de 2006 à 2008 près de la moitié des accidents se sont produits entre les km. 6.900 et 7.200; en 2007 et 2008, respectivement 81% et 84% des accidents survenus entre les km. 6.000 et 7.500 se sont produits sur une chaussée humide ou mouillée, la vitesse du véhicule inadaptée aux circonstances en ayant été souvent la cause.

Selon un autre document de la police vaudoise, établi à une date indéterminée, le nombre de sinistres pour les années 2009 à 2013 est largement inférieur à celui des années 2006 à 2008.

A.d. Par jugement du 20 janvier 2010, le Tribunal de police de l'arrondissement de Lausanne a libéré l'automobiliste du chef d'accusation de violation simple des règles de la circulation routière au motif que l'accusé a été très violemment atteint dans sa santé, de sorte que l'intérêt à punir faisait manifestement défaut.

A.e. Il ressort d'un rapport médical rédigé le 19 mai 2010 à la Clinique romande de réadaptation que le demandeur, qui garde des séquelles notamment au niveau oculaire gauche et à la main droite, est totalement incapable de travailler dans sa profession de garde du corps et agent de sécurité, une capacité de travail complète pouvant cependant être attendue dans une activité adaptée à ses limites fonctionnelles.

La SUVA a mis fin le 31 mai 2011 au paiement des soins médicaux et des indemnités journalières. Dans une décision du 19 août 2011, elle a reconnu à l'automobiliste une atteinte à l'intégrité de 27,50% et lui a versé à ce titre la somme de 34'650 fr.

Depuis le 1er juillet 2013, l'automobiliste travaille en qualité de conseiller de vente " occasions " pour B. SA.

B.

Par demande du 25 mars 2014, X. (demandeur) a ouvert action contre la Confédération suisse (défenderesse). Soutenant que celle-ci, en tant que propriétaire des routes nationales, est responsable en vertu de l'art. 58 CO du dommage qu'il a subi à la suite de l'accident du 18 juin 2008, il a conclu au paiement de la somme de 243'080 fr., avec divers intérêts, en réparation de l'entier de son préjudice, dont 155'627 fr. à titre de préjudice ménager.

La défenderesse a conclu au rejet de toutes les conclusions du demandeur.

Statuant en instance cantonale unique, la Cour civile du Tribunal cantonal vaudois, par jugement du 22 juin 2016, a entièrement débouté le demandeur.

C.

X. exerce un recours en matière civile au Tribunal fédéral contre le jugement précité. Il reprend ses conclusions de première instance. Le demandeur sollicite également l'octroi de l'assistance judiciaire. Des déterminations n'ont pas été requises.

Considérant en droit :

1.

1.1. Interjeté par le demandeur domicilié dans le canton de Vaud qui a entièrement succombé dans ses conclusions en paiement et qui a ainsi la qualité pour recourir (art. 76 al. 1 LTF), dirigé contre un jugement final (art. 90 LTF) rendu en matière civile (art. 72 al. 1 LTF) par la Cour civile du Tribunal cantonal vaudois (art. 10 al. 1 let. c CPC) statuant en instance cantonale unique en vertu de l'art. 5 al. 1 let. f CPC dans une affaire pécuniaire dont la valeur litigieuse ne joue pas de rôle pour l'ouverture de la voie du recours en matière civile (cf. art. 74 al. 2 let. b LTF), ledit recours est par principe recevable, puisqu'il a été déposé dans le délai (art. 100 al. 1 LTF) et la forme (art. 42 LTF) prévus par la loi.

1.2. Le Tribunal fédéral statue sur la base des faits établis par l'autorité précédente (art. 105 al. 1 LTF). Relèvent de ces faits tant les constatations relatives aux circonstances touchant l'objet du litige que celles concernant le déroulement de la procédure conduite devant l'instance précédente et en première instance, c'est-à-dire les constatations ayant trait aux faits procéduraux (ATF 140 III 16 consid. 1.3.1 et les références). Le Tribunal fédéral ne peut rectifier les constatations de l'autorité précédente que si elles sont manifestement inexactes, c'est-à-dire arbitraires (ATF 140 III 115 consid. 2 p. 117; 135 III 397 consid. 1.5). Encore faut-il que la correction du vice soit susceptible d'influer sur le sort de la cause (art. 97 al. 1 LTF).

La critique de l'état de fait retenu est soumise au principe strict de l'allégation énoncé par l'art. 106 al. 2 LTF (ATF 140 III 264 consid. 2.3 p. 266 et les références). La partie qui entend attaquer les faits constatés par l'autorité précédente doit expliquer clairement et de manière circonstanciée en quoi ces conditions seraient réalisées (ATF 140 III 16 consid. 1.3.1 p. 18 et les références). Si elle souhaite obtenir un complètement de l'état de fait, elle doit aussi démontrer, par des renvois précis aux pièces du dossier, qu'elle a présenté aux autorités précédentes, en conformité avec les règles de la procédure, les faits juridiquement pertinents à cet égard et les moyens de preuve adéquats (ATF 140 III 86 consid. 2 p. 90). Si la critique ne satisfait pas à ces exigences, les allégations relatives à un état de fait qui s'écarterait de celui de la décision attaquée ne pourront pas être prises en considération (ATF 140 III 16 consid. 1.3.1 p. 18).

2.

Dans le jugement attaqué, la cour cantonale a retenu, sur la base des valeurs mesurées par A. SA, que l'adhérence de l'autoroute A9 au lieu de l'accident (soit au km. 7 entre les sorties de Blécherette et Vennes) se situait le 18 juin 2008 au-dessous de la limite admise, de sorte que le tronçon d'autoroute litigieux était défectueux le jour en question. Elle a cependant considéré que la cause de l'accident ne peut pas être établie et qu'elle ne peut faire l'objet que de supputations. Compte tenu que 46'620 véhicules ont circulé à cette même date sur cette portion d'autoroute, dont 85 entre 2h. et 3h. du matin et 67 entre 3h. et 4 h. du matin (tranche horaire de l'accident), cela sans qu'aucun accident ne se fût déroulé, la Cour civile a jugé que ledit tronçon était praticable pour un usager faisant preuve de la prudence habituelle et adaptant en particulier son comportement aux conditions

de la route lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises. Du reste, le demandeur n'a pas rencontré d'obstacle sur la route et n'a pas eu à freiner brusquement. Elle en a inféré que ce dernier n'a pas réussi à démontrer la cause de sa perte de maîtrise et, partant, l'existence d'un lien de causalité entre le défaut d'entretien de l'autoroute et l'accident. A cela s'ajoute qu'aucun moyen de preuve ne permet de retenir que la défenderesse a violé son devoir de diligence. Pour finir, par une motivation subsidiaire, l'autorité cantonale a retenu que l'automobiliste n'a pas prouvé la plus grande partie des postes du dommage allégué, à l'instar du préjudice ménager.

3.

3.1. Invoquant une transgression de l'art. 9 Cst., le recourant reproche à la cour cantonale d'avoir établi arbitrairement l'état de fait en ayant considéré que la causalité naturelle n'est pas établie entre la défectuosité de l'autoroute et le dommage qu'il a subi lors de l'accident du 18 juin 2008. Il prétend, en se référant au rapport de A. SA, que, lorsqu'il a circulé le 18 juin 2008 sur le tronçon litigieux, la prudence " habituelle " et l'adaptation du comportement aux conditions de la route ne suffisaient pas pour éviter la survenance du sinistre et que seules des mesures de sécurisation sur ce tronçon auraient permis de l'empêcher. Il affirme que la cour cantonale a ignoré des preuves administrées par le Tribunal de police de l'arrondissement de Lausanne ayant démontré l'étendue du caractère glissant de la chaussée le jour en question et qu'elle a écarté les statistiques de la police vaudoise pour se focaliser sur les seules statistiques d'accident du 18 juin 2008. Il fait valoir à ce titre, en se rapportant à l'arrêt 4C.190/2002 du 29 octobre 2002 consid. 6.1, non publié in ATF 129 III 65, qu'il a été jugé dans cette décision que le fait que d'autres usagers aient aussi emprunté le tronçon de route défectueux sans incidents est sans pertinence pour établir la responsabilité civile du propriétaire de cet ouvrage. La cour cantonale n'aurait pas tenu compte des mesures de sécurisation du tronçon litigieux prises concrètement par l'intimée après l'accident susrappelé, soit la restriction de la vitesse de 120 km/h à 100 km/h et la mise en place d'une signalisation " chaussée glissante ".

3.2.

3.2.1. A teneur de l'art. 58 al. 1 CO, le propriétaire d'un bâtiment ou de tout autre ouvrage répond du dommage causé par des vices de construction ou le défaut d'entretien.

Les routes constituent des ouvrages au sens de l'art. 58 CO (arrêt 4A_286/2014 du 15 janvier 2015 consid. 5; ROLAND BREHM, Berner Kommentar, 4e éd. 2013, n° 161 ad art. 58 CO). Ce point ne fait l'objet d'aucune contestation.

Selon l'art. 8 al. 1 de la loi fédérale sur les routes nationales du 8 mars 1960 (RS. 275.11), dans sa teneur en vigueur depuis le 1er janvier 2008, les routes nationales - dont font partie les autoroutes - sont placées sous l'autorité de la Confédération en matière routière et lui appartiennent. L'intimée est ainsi propriétaire de la portion de l'autoroute A9 où s'est produit l'accident litigieux. La question n'est du reste pas débattue.

3.2.2. La responsabilité du propriétaire d'ouvrage suppose préalablement que soient réunies les conditions générales de la responsabilité. Il faut donc un préjudice et un rapport de causalité naturelle et adéquate entre le défaut de l'ouvrage (en l'occurrence entre seulement en ligne de compte le défaut subséquent d'entretien) et le préjudice (MARTIN A. KESSLER, in Basler Kommentar, Obligationenrecht I, 6e éd. 2015, n° 6a ad art. 58 CO; FRANZ WERRO, La responsabilité civile, 2e éd. 2011, ch. 707 p. 205).

Le recourant soutient que la cour cantonale a nié arbitrairement l'existence d'un lien de causalité naturelle entre le préjudice allégué et le défaut du revêtement de l'autoroute imputable à l'omission d'entretien de cette voie par l'intimée.

3.2.3. Une décision est arbitraire, au sens de l'art. 9 Cst., lorsqu'elle est manifestement insoutenable, méconnaît gravement une norme ou un principe juridique clair et reconnu, ou encore heurte de manière choquante le sentiment de la justice et de l'équité. Il ne suffit pas que sa motivation soit insoutenable; encore faut-il que la décision apparaisse arbitraire dans son résultat (ATF 140 III 16 consid. 2.1 p. 18 s.; 138 III 378 consid. 6.1 p. 379 s.).

En matière d'appréciation des preuves, le juge verse dans l'arbitraire notamment lorsqu'il ne tient pas compte, sans raison sérieuse, d'un élément propre à modifier sa décision, se trompe sur le sens et la portée d'un tel élément ou tire des conclusions insoutenables des éléments recueillis (ATF 140 III 264 consid. 2.3 p. 266; 137 I 58 consid. 4.1.2).

Il y a causalité naturelle entre deux événements lorsque, sans le premier, le second ne se serait pas produit; il n'est pas nécessaire que l'événement considéré soit la cause unique ou immédiate du résultat. L'existence d'un lien de causalité naturelle entre le fait générateur de responsabilité et le dommage est une question de fait que le juge doit trancher selon la règle de la vraisemblance prépondérante lorsque, par 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; tel est en particulier le cas de l'existence d'un lien de causalité hypothétique (cf. ATF 133 III 81 consid. 4.2.2 et les arrêts cités, 462 consid. 4.4.2).

La preuve d'un fait est établie avec vraisemblance prépondérante lorsque la possibilité qu'il en soit allé autrement ne joue pas pour le fait concerné un rôle déterminant ni n'entre raisonnablement en considération (ATF 130 III 321 consid. 3.3 p. 325 et les références doctrinales).

D'après la jurisprudence du Tribunal fédéral à propos de la causalité en cas d'omission (cf. ATF 132 III 305 consid. 3.5 p. 311, 715 consid. 2.3 p. 718 s.), pour retenir une causalité naturelle en pareil cas, il faut admettre par hypothèse que le dommage ne serait pas survenu si l'intéressé avait agi conformément à la loi. Un lien de causalité naturelle ne sera donc pas nécessairement prouvé avec une exactitude scientifique. Le rapport de causalité étant hypothétique, le juge se fonde sur l'expérience générale de la vie et émet un jugement de valeur. En règle générale, lorsque le lien de causalité hypothétique entre l'omission et le dommage est établi, il ne se justifie pas de soumettre cette constatation à un nouvel examen sur la nature adéquate de la causalité. Ainsi, lorsqu'il s'agit de rechercher l'existence d'un lien de causalité entre une ou des omissions et un dommage, il convient de s'interroger sur le cours hypothétique des événements. Dans ce cas de figure, le Tribunal fédéral, saisi d'un recours en matière civile, est lié, selon l'art. 105 al. 1 LTF, par les constatations cantonales concernant la causalité naturelle, dès lors qu'elles ne reposent pas exclusivement sur l'expérience de la vie, mais sur des faits ressortant de l'appréciation des preuves.

3.2.4. In casu, il résulte du rapport de la gendarmerie du 26 juillet 2008 qu'au km. 7 de la jonction entre les sorties Blécherette et Vennes, à savoir au lieu de l'accident, des écoulements d'hydrocarbures et de liquide de refroidissement se trouvaient sur la chaussée, car des accidents avaient eu lieu à cet endroit quelques jours auparavant. En raison de la pluie tombée les jours précédents, le revêtement était devenu particulièrement gras et glissant. Toutefois des dizaines de véhicules ont roulé au même endroit sans le moindre incident. Le rapport de gendarmerie attribue la cause de l'accident au recourant, qui circulait à une vitesse indéterminée, mais inadaptée aux conditions de circulation par temps de pluie.

La cour cantonale a ainsi retenu, sans que l'arbitraire soit invoqué à ce propos, que durant la même tranche horaire que l'accident litigieux, c'est-à-dire entre 3h. et 4h. du matin, 67 véhicules de tourisme ont circulé sur ce tronçon d'autoroute sans connaître d'accident. Dans la tranche horaire

immédiatement précédente, entre 2h. et 3h. du matin, c'étaient 85 véhicules de tourisme qui étaient passés sur ce tronçon, sans rencontrer de problème.

D'après une norme de l'Union des professionnels suisses de la route émise en 1984, de nombreux facteurs, dont notamment la vitesse, ainsi que l'état du véhicule et les intempéries, jouent un rôle essentiel lors d'accidents dus au dérapage.

Procédant à une appréciation de l'ensemble de ces éléments, la cour cantonale n'est pas tombée dans l'arbitraire en ayant retenu qu'il entraînait raisonnablement en considération que la perte de maîtrise de son véhicule par le recourant provenait d'une vitesse inadaptée sur route mouillée, étant précisé qu'il avait plu la nuit de l'accident et les deux jours précédents.

3.2.5. Les arguments présentés par le recourant à l'encontre de ce raisonnement ne suffisent pas pour démontrer l'arbitraire.

Il n'est pas possible de dire que seules des mesures de sécurisation de l'autoroute A9 auraient empêché l'accident litigieux survenu à 3h. 05 le 18 juin 2008, dès l'instant où 152 voitures ont passé sur ce tronçon, entre 2h. et 4 h. du matin, sans déraiper sur le revêtement de cette voie rapide.

Le caractère glissant de la chaussée n'a nullement été ignoré par l'autorité cantonale, qui a mentionné cette circonstance lorsqu'elle a retranscrit le rapport de gendarmerie au chiffre 7 du jugement attaqué.

Les statistiques d'octobre 2009 de la police vaudoise afférentes aux accidents sur la chaussée lac de l'autoroute A9 entre les sorties Blécherette et Vennes n'ont pas été écartées, du moment que la Cour civile en a fait état au chiffre 13 du jugement critiqué. Ces statistiques ne viennent du reste pas à l'appui de la thèse du recourant, car si, en 2007 et 2008, plus de 80% des accidents sont survenus à un kilomètre ou moins du lieu du sinistre, la plupart sont dus à une vitesse des véhicules qui n'était pas adaptée aux circonstances.

L'arrêt 4C.190/2002 du 29 octobre 2002 consid. 6.1, non publié in ATF 129 III 65, a trait à l'apparition subite de verglas à 4h. 30 du matin sur une route cantonale du Tessin, à cause de la dissipation du brouillard et de la baisse de température qui en est résultée. Dans de telles circonstances, le fait que d'autres usagers ont roulé au même endroit sans incidents n'a effectivement pas de pertinence dans le cadre de l'analyse de la responsabilité du propriétaire d'ouvrage, comme l'a retenu le Tribunal fédéral dans ce précédent, étant donné qu'il n'y avait alors pas de plaque de verglas sur la route. Dans le cas présent, au contraire, la présence de liquide de refroidissement et d'hydrocarbures sur l'autoroute avait été constatée depuis plusieurs jours. Le fait que de nombreuses voitures aient passé au lieu de l'accident, peu avant et peu après sans déraiper, est un élément important à prendre en considération dans le cadre de l'examen de la question du lien de causalité hypothétique.

Le signal " chaussée glissante " a été posé en juillet 2008 au km. 6.600, et non à l'endroit même de l'accident litigieux. Quant à la restriction de vitesse de 120 km/h à 100 km/h par temps de pluie, elle a été instaurée à partir de juillet 2008 sur tout le contournement de Lausanne, et pas seulement entre les sorties de Blécherette et Vennes.

3.3. Il suit de là que c'est sans arbitraire que la cour cantonale a nié l'existence d'un rapport de causalité naturelle entre le défaut d'entretien de l'autoroute A9 et le dommage subi par le recourant en raison de l'accident du 18 juin 2008.

Ce résultat dispense le Tribunal fédéral d'examiner les griefs du recourant en relation avec la preuve du dommage allégué.

Une des conditions générales de la responsabilité du propriétaire d'ouvrage faisant défaut, l'action du demandeur a été rejetée à juste titre.

4.

Au vu de ce qui précède, le recours doit être rejeté.

Le recours étant manifestement dépourvu de chances de succès, la requête d'assistance judiciaire doit être rejetée, sans qu'il soit nécessaire d'examiner si le recourant est dans l'indigence.

Les frais judiciaires, arrêtés au montant de 6'000 fr., sont mis à la charge du recourant.

Il n'est en revanche pas alloué de dépens, la partie intimée étant une autorité (art. 68 al. 3 LTF), qui n'a du reste pas été invitée à déposer une réponse.

Par ces motifs, le Tribunal fédéral prononce :

- 1.** Le recours est rejeté.
- 2.** La requête d'assistance judiciaire du recourant est rejetée.
- 3.** Les frais judiciaires, arrêtés à 6'000 fr., sont mis à la charge du recourant.
- 4.** Il n'est pas alloué de dépens.
- 5.** Le présent arrêt est communiqué aux parties et à la Cour civile du Tribunal cantonal du canton de Vaud.