

droite, le chauffeur dirigea sa machine vers la gauche, mais le chemin manquant de largeur, sa roue antérieure de gauche alla donner aussitôt dans le trou dont nous avons parlé ci-dessus. Cela fit dévier la machine au point qu'elle fut traînée en bas du remblai, se renversa et écrasa sous son poids les deux voyageurs. Voilà ce que des témoins ont constaté la nuit de l'accident, ainsi que le lendemain matin;

“ Considérant qu'il paraît certain, d'après la preuve, que la cause première de l'accident, c'est le mauvais état du chemin, ce qui signifie la faute de la défenderesse;

“ Considérant que la faute de la défenderesse peut être exposée comme suit: Le chemin aurait dû avoir au moins 26' de largeur mesure française, entre les clôtures de chaque côté, si c'était une route et 36' si c'était un chemin de front (1). Au lieu de cela, il n'avait que 20' au plus entre les deux clôtures, et l'espace réservé à la circulation ne mesurait que 11'. De plus, il devait être tenu en bon état, “sans trous”, cahots, ornières, roches, embarras ou nuisances quelconques, avec garde-fous aux endroits dangereux, de manière à rendre la circulation en voitures de toutes sortes facile de jour et de nuit”, sauf l'espace réservé aux fossés de chaque côté, s'il en était besoin. (2)

“ Contrairement à la loi, le public n'avait qu'un espace de 11' pour circuler; cet espace se trouvait entre deux escarpements dangereux; il y avait un trou nuisible tout à côté de la voie carrossable et à portée des roues, et malgré cela, le chemin n'avait pour tout garde-fous qu'une vieille clôture incapable de tenir lieu de garde-fous, parce qu'elle était elle-même située dans le péril, qu'elle n'avait

---

(1) C. mun., 768.

(2) C. mun., 771, 788.