

**CHAMBRE DES RECOURS**

---

---

Séance du 25 août 2010

---

Présidence de M. COLOMBINI, président  
Juges : MM. Giroud et Creux  
Greffier : M. d'Eggis

\* \* \* \* \*

**Art. 422 CO**

La Chambre des recours du Tribunal cantonal prend séance pour s'occuper du recours interjeté par **X.**\_\_\_\_\_, à Nyon, défendeur, contre le jugement rendu le 20 mai 2009 par le Tribunal civil de l'arrondissement de La Côte dans la cause divisant le recourant d'avec **SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE P.**\_\_\_\_\_, à P.\_\_\_\_\_, demanderesse.

Délibérant en audience publique, la cour voit :

## **En fait :**

**A.** Par jugement du 20 mai 2009, le Tribunal civil de l'arrondissement de La Côte a prononcé que le défendeur X.\_\_\_\_\_ doit payer à la demanderesse Société coopérative P.\_\_\_\_\_ la somme de 24'386 fr. 25, avec intérêt à 5 % l'an dès le 22 février 2006 (I), fixé les frais de justice à 3'660 fr. pour chaque partie (II), arrêté à 9'160 fr. les dépens en faveur de la demanderesse (III) et rejeté toutes autres conclusions (IV).

Ce jugement expose les faits suivants :

"La demanderesse Société coopérative P.\_\_\_\_\_, à P.\_\_\_\_\_, est une société coopérative dont le but est l'étude, la construction et l'exploitation d'un port pour la petite batellerie à P.\_\_\_\_\_.

2. Le 23 janvier 1980, la commune de P.\_\_\_\_\_ a obtenu une concession du canton de Vaud l'autorisant à faire usage des eaux et grèves du Léman au lieu dit "[...]" et à les utiliser pour la construction et l'exploitation d'un port public de plaisance, dont le contenu était le suivant :

### **A. Conditions générales.**

Article premier.- La présente concession est accordée sous les clauses et conditions fixées par la loi du 5 septembre 1944 sur l'utilisation des lacs et cours d'eau dépendant du domaine public, modifiée par les lois des 27 novembre 1951 et 8 septembre 1954, par le règlement d'application de la première loi susmentionnée, du 17 juillet 1953, par la loi du 10 mai 1926 sur le marchepied le long des lacs et sur les plans riverains, par le règlement d'application de celle-ci, du 11 juin 1956 et sous réserve des dispositions légales sur la matière, notamment des lois sur les constructions et l'aménagement du territoire, la pêche, la protection des eaux contre la pollution, la police des eaux, la navigation et les douanes.

Art. 2.- Les droits des tiers sont expressément réservés,

Art. 3.- La présente concession a une durée de cinquante ans, soit du jour de son octroi au 31 décembre 2029.

Art. 4.- La commune de P.\_\_\_\_\_ paie à l'Etat de Vaud, dès et y compris l'année 1980, une redevance annuelle de fr. 908.--.

Cette redevance peut être modifiée en tout temps par le Conseil d'Etat.

La commune de P.\_\_\_\_\_ verse, en outre, à l'Etat de Vaud une taxe fixe de concession de fr. 100.-.

Art. 5.- La commune de P. \_\_\_\_\_ est tenue de supprimer les ouvrages construits en vertu de la présente concession et de remettre les lieux dans leur état antérieur

a/ à l'expiration de la concession, si elle n'en a pas sollicité et obtenu le renouvellement dans le délai légal;

b/ en cas de renonciation volontaire ou on cas de déchéance de la concession.

## **B.- CONDITIONS SPECIALES**

Art. 6.- La concession confère à la commune de P. \_\_\_\_\_ le droit :

a/ de construire la jetée et de procéder au remblayage figurés sur le plan de situation annexé;

b/ d'utiliser pour l'exploitation d'un port public de plaisance la parcelle du domaine public cantonal Léman, délimitée par un trait rouge au plan de situation annexé d'une surface d'environ 29'823 m<sup>2</sup>;

c/ de construire à l'intérieur du port et sur la surface remblayée les installations nautiques nécessaires, telles que quais, passerelles, pontons, slips, escaliers, etc; le niveau de ces installations ne devant pas dépasser l'altitude de la Pierre du Niton (373.60 m.), à l'exception des feux règlementaires d'entrée du port, ainsi que des poteaux d'éclairage.

d/ de règlementer l'usage du port et de percevoir les finances d'amarrage et d'usage à l'intérieur de celui-ci. Les règlements et tarifs devront être préalablement approuvés par le Conseil d'Etat,

Art. 7.- Les matériaux de remblayage de la berge et formant le noyau de la digue ne pourront être déversés qu'après mise en place des ouvrages de protection destinés à empêcher la pollution des eaux.

Art. 8.- Aucune modification ou adjonction ne peut être apportée aux ouvrages faisant l'objet de la présente concession sans l'autorisation préalable du Département des travaux publics.

La jetée et la surface remblayée sont accessibles au public, sauf interdiction particulière, dûment approuvée par le Département des travaux publics.

Art. 9.- La commune de P. \_\_\_\_\_ aménagera quelques places d'amarrage et de débarquement pour permettre aux bateaux visiteurs ou de passage de stationner dans le port et aux navigateurs de se rendre à terre.

Art. 10.- La commune de P. \_\_\_\_\_ installera, à ses frais, les feux règlementaires de signalisation, conformément aux instructions de la police de la navigation.

Elle en assumera également l'entretien à ses frais.

Art 11.- La surface concédée, ainsi que les grèves qui pourraient se former à l'abri des ouvrages, continuent à faire partie intégrante du domaine public cantonal.

Art. 12.- Dans un délai de six mois dès l'achèvement des travaux, la commune de P. \_\_\_\_\_ présentera, au Département des travaux publics, en trois exemplaires le plan spécial nécessaire à la mise à jour du plan cadastral.

Art. 14.- L'entretien du port et de ses dépendances incombe à la commune de P. \_\_\_\_\_ qui demeure seule responsable, à l'entière décharge de l'Etat de Vaud, de tout dommage ou inconvénient dont ces installations pourraient être l'objet ou la cause.

La commune de P. \_\_\_\_\_ fera procéder régulièrement à l'enlèvement des déchets et des dépôts pouvant se former à l'angle nord-ouest du port et devant la propriété de M. [...] (no 127). Elle donnera suite aux demandes qui pourraient lui être présentées par ledit propriétaire.

La commune de P. \_\_\_\_\_ veillera au maintien du chenal prévu à l'angle nord-ouest du port de manière à assurer la circulation d'eau dans le port.

La commune de P. \_\_\_\_\_ se substitue à l'Etat de Vaud dans toute action qui pourrait être ouverte contre lui du fait de la construction ou de l'usage du port et de ses dépendances.

Art. 14.- Le stationnement des véhicules doit être réglé par l'aménagement en dehors de la zone concédée, d'un parking suffisant pour les besoins des usagers du port ou pour les autres activités en rapport avec ce dernier.

La commune de P. \_\_\_\_\_ prend toutes dispositions, d'entente avec le Service cantonal des routes, pour interdire le parcage des véhicules sur la chaussée de la route cantonale et sur les trottoirs qui la bordent.

Dans un but de dissuasion, la commune de P. \_\_\_\_\_ mettra en place, à ses frais, de part et d'autre de l'axe du port et sur une longueur totale de 550 mètres, un obstacle physique dont le projet devra préalablement être approuvé par le Service cantonal des routes.

Ledit obstacle physique sera interrompu pour permettre l'accès indispensable aux propriétés riveraines.

Pour l'aménagement du parking prévu sur la parcelle no 136 de l'Etat de Vaud gérée car te Service cantonal des routes, il est fait référence au descriptif de janvier 1979 joint au dossier d'enquête et au plan no [...] qui l'accompagnait. L'accord définitif du Service cantonal des routes pour la mise à disposition de ladite parcelle est réservé; il en est de même des exigences de l'Etat et de la Municipalité pour l'aménagement de ce parking et de son agrandissement ultérieur en fonction des besoins.

Art. 15.- L'accès au port dès la route cantonale est réservé exclusivement aux besoins de service et aux manoeuvres indispensables telles que la mise à l'eau ou le transport d'un bateau, une opération de sauvetage ou toutes autres opérations analogues.

Art. 16.- Seuls les propriétaires riverains pourront être autorisés par le Département des travaux publics à amarrer leur propre embarcation devant leur fonds, en dehors de la zone concédée.

La commune de P. \_\_\_\_\_ fera poser, à ses frais, en limite de la zone concédée, un écriteau portant l'inscription "Ancrages interdits, ayants-droit exceptés". Elle

signalera au Service cantonal des eaux tout amarrage non autorisé au dehors de la zone concédée.

Art. 17.- La surface remblayée est frappée d'interdiction de bâtir.

Toutefois, des édicules de service ou d'intérêt public pourront être construits, moyennant approbation préalable du projet par le Département des travaux publics et enquête publique. Cette procédure sera appliquée pour le local de service, avec vestiaire, mentionné sur les plans annexés.

Art. 18.- La commune de P.\_\_\_\_\_ peut passer une convention avec la Société coopérative P.\_\_\_\_\_, dont le siège est à P.\_\_\_\_\_, pour la construction et l'exploitation du port.

Cette convention stipulant les droits et obligations découlant de la présente concession, devra être approuvée par le Département des travaux publics.

Art. 19.- Toute difficulté ou contestation concernant l'usage du domaine public au sujet de la présente concession est jugée par le Département des travaux publics, sauf recours au Conseil d'Etat.

Art. 20.- Tous les frais découlant de la présente concession sont à la charge de la commune de P.\_\_\_\_\_.

Selon cet acte de concession, la commune de P.\_\_\_\_\_ était habilitée à conclure une convention avec la demanderesse, dont le contenu devait être conforme aux exigences stipulées dans l'acte de concession et qui devait pour le surplus être approuvée par le Département des travaux publics.

3. Le 10 septembre 1982, conformément à l'article 18 de l'acte de concession, la Commune de P.\_\_\_\_\_ et la demanderesse Société coopérative P.\_\_\_\_\_ ont conclu une convention en vue de la construction et de l'exploitation du port, dont le contenu était le suivant :

I.

La Commune de P.\_\_\_\_\_ reste au bénéfice de la concession sus-rappelée.

II.

La concessionnaire déclare remettre gratuitement à la disposition de la Société coopérative P.\_\_\_\_\_ qui déclare accepter la zone concédée par la concession.

Les conditions de cette remise sont les suivantes :

La Société coopérative P.\_\_\_\_\_ devra respecter les clauses et conditions de la concession dont elle déclare avoir parfaite connaissance;

- Elle s'engage à créer le port de plaisance selon les plans sus-rappelés dans les meilleurs délais.

- Les travaux ont débuté en mars 1980 et le Port pourra être remis à disposition du public dans le courant de l'année 1981.

III.

La Société coopérative P.\_\_\_\_\_ reprend à sa charge toutes les obligations découlant de la concession, ceci A l'entière décharge de la Commune de P.\_\_\_\_\_. Elle payera notamment la redevance annuelle.

Elle reprend également les droits concédés à la Commune, notamment la perception des taxes d'amarrage et d'entretien.

A ce sujet, la Commune déclare avoir pris connaissance des statuts de la Société coopérative P.\_\_\_\_\_ et des conventions conclues ou à conclure avec les sociétaires et les locataires; elle déclare les approuver Elle a pris également connaissance des tarifs de location et de sous-location et du règlement du Port, lesquels ont été approuvés par le Conseil d'Etat. Un exemplaire du rapport annuel de la société, des comptes et de la répartition des frais et charges entre les sociétaires et titulaires des conventions d'amarrage sera remis chaque année pour information à la Commune. Toute modification des statuts et règlements sera soumise au préalable la Commune de P.\_\_\_\_\_ et au Département des Travaux Publics. La Société coopérative P.\_\_\_\_\_ et la Commune chercheront à parvenir à un accord, si cet accord ne pouvait intervenir, le différend serait soumis au Département des Travaux Publics dont les parties s'engagent à accepter les décisions.

Conformément aux statuts de la Société coopérative P.\_\_\_\_\_, la Commune de P.\_\_\_\_\_, comme l'Etat de Vaud, désignent chacun un représentant au Conseil d'administration.

#### IV.

Avant l'expiration de la concession, les parties se concerteront, au moins un an avant l'expiration, afin de solliciter le renouvellement de la concession auprès de l'Etat de Vaud et examiner l'éventualité de la prolongation de la présente convention.

#### V.

Il peut être mis fin prématurément à la présente convention en vue de la reprise de l'ouvrage par la Commune, laquelle n'assume aucune obligation d'engager cette procédure, et uniquement dans les circonstances et conditions suivantes :

1) A la demande de la Société coopérative P.\_\_\_\_\_ et si la Commune est d'accord de reprendre l'ouvrage du Port; la Commune peut refuser sans indications de motifs.

2) A l'initiative de la Commune de P.\_\_\_\_\_, si la Société coopérative P.\_\_\_\_\_ excède gravement les droits concédés ou viole gravement les obligations contractuelles, les art. 779 f à h du CCS sur le droit de superficie sont applicables par analogie.

3) Le droit de reprise de la Commune ne pourra être exercé que moyennant une indemnité équitable qui sera établie en prenant en considération le compte de construction, lequel sera majoré des dépenses d'amélioration et diminué d'un amortissement établi en fonction de l'évolution du marché.

Si les parties ne s'entendaient pas sur la valeur de reprise ou si du fait des circonstances, le mode de calcul établi ci-dessus ne pouvait être pris en considération, les parties se déclarent par avance d'accord de soumettre le problème au Tribunal de district de Nyon.

## VI.

La Commune de P.\_\_\_\_\_, en accord avec l'Etat de Vaud, prêtera son concours pour l'exécution des obligations qui incombent à la Société coopérative P.\_\_\_\_\_ en ce qui concerne l'organisation de la circulation automobile aux abords du Port et du parking.

Cette collaboration n'implique aucune participation financière aux ouvrages qui doivent être construits à cet égard selon la concession.

La Société coopérative P.\_\_\_\_\_ devra avoir à sa disposition une personne assermentée autorisée à intervenir pour régler la police de la navigation dans le Port.

## VII.

La présente convention sera soumise pour approbation au Département des Travaux Publics du Canton de Vaud.

En outre, l'article 5 du règlement du port de P.\_\_\_\_\_ prévoit encore ceci:

*« La société n'assume aucune responsabilité pour les dommages personnels ou matériels que les usagers pourraient subir dans le port y compris par l'utilisation inadéquate d'installations mises par elle à leur disposition.*

*Les propriétaires de bateaux sont responsables des dégâts causés dans le port par leurs embarcations; ils doivent à cet effet conclure une assurance responsabilité civile ».*

4. Le 25 février 2004, la demanderesse a conclu avec le défendeur X.\_\_\_\_\_ un contrat portant sur la mise à disposition de la place d'amarrage R18 pour la catégorie E8 dans le Port de P.\_\_\_\_\_, afin d'y stationner un bateau à moteur d'une longueur de 10 mètres et d'une largeur de 3 mètres, avec un tirant d'eau d'un mètre. Le défendeur, désigné comme le « locataire » dans ce contrat, devait en contrepartie verser à la demanderesse un loyer annuel de fr. 2'910.-. Dit contrat était conclu pour une durée d'une année, soit du mai 2004 au 30 avril 2005, et était censé prendre fin sans congé à l'expiration de celle période.

Les conditions du contrat prévoyaient en outre ce qui suit :

Conditions :

1. Le règlement du port doit être respecté par tous les utilisateurs du bateau, également en ce qui concerne le parcage des véhicules.
2. Une assurance responsabilité civile est obligatoire, conformément aux dispositions légales.
3. Le locataire est seul responsable des conséquences, notamment financières, des éventuels dégâts subis ou occasionnés par le bateau à terre comme sur l'eau. En conséquence, le bailleur n'assume aucune responsabilité de ce chef.

4. En cas de vente du bateau, le présent contrat ne peut pas être cédé à l'acheteur, sauf accord préalable et expresse du bailleur.
5. La place louée ne peut en aucun cas être prêtée à un tiers.
6. Tout changement de bateau pendant la durée du présent contrat doit être annoncée par lettre adressée au bailleur, accompagnée d'une photocopie du permis de navigation du nouveau bateau. Pour le cas où les dimensions de ce dernier dépassent les cotes admises le contrat est invalidé. Le bailleur n'est alors tenu d'aucun remboursement ou de fournir une nouvelle place.
7. Le bateau avec ses accessoires doit être entretenu régulièrement.
8. Le bailleur peut, pendant la durée du présent contrat, procéder à un échange de place.

La place R18 est sise le long de la grande digue extérieure du port, laquelle est surmontée d'un treillis métallique d'environ un mètre.

5. Du 24 janvier au 1er février 2005, une bise très forte et très froide a soufflé sur la région dite du Petit-Lac, soit entre Nyon et Genève. Plusieurs bateaux ont coulé à la suite de cet épisode météorologique d'une intensité exceptionnelle.

Le samedi 29 janvier 2005, un des côtés du bateau de X. \_\_\_\_\_ s'est recouvert d'une épaisse couche de glace, ce qui a eu pour effet de faire gîter le bateau. Le garde-port G. \_\_\_\_\_, employé de la demanderesse décédé depuis, a alors téléphoné au défendeur pour l'avertir du risque que courait son bateau. Le défendeur se trouvait à Crans-Montana pour y faire du ski ; il a alors tenté de contacter le chantier naval N. \_\_\_\_\_ et a laissé un message sur le répondeur téléphonique de M. \_\_\_\_\_.

Le lendemain, soit le 30 janvier 2005, le garde-port a à nouveau contacté le défendeur par téléphone afin de lui faire part du fait que la situation s'aggravait. Le garde-port aurait alors conseillé au défendeur de contrôler les fonds de son bateau et de procéder aux manoeuvres nécessaires pour vider la cale, manoeuvres qu'il ne pouvait pas exécuter puisqu'il ne disposait pas des clés. X. \_\_\_\_\_ a à cette occasion requis l'aide du garde-port; ce dernier a tenté d'enlever une partie de la glace qui se trouvait sur le bateau du défendeur, lequel s'est rendu au port de P. \_\_\_\_\_ le 30 janvier en début de soirée, vers 20 heures.

Le 31 janvier 2005, le garde-port a constaté que le bateau s'était renversé sur son côté et avait coulé. Il en a averti X. \_\_\_\_\_ par téléphone immédiatement. Le défendeur lui aurait alors confirmé que la Société coopérative P. \_\_\_\_\_ pouvait procéder au renflouement, et qu'il assumerait les frais qui en découleraient.

La demanderesse a contacté les sociétés E. \_\_\_\_\_ SA et F. \_\_\_\_\_ SA. Ces deux entreprises ont procédé au renflouement du

bateau du défendeur le 1er février 2005. M. \_\_\_\_\_, du chantier naval N. \_\_\_\_\_ à Mies, est venu le même jour contrôler l'état du bateau.

Le 2 février 2005, le bateau du défendeur a à nouveau coulé. Les entreprises E. \_\_\_\_\_ SA et F. \_\_\_\_\_ SA sont une nouvelle fois intervenues afin de procéder au renflouement. Le bateau a alors été remorqué et suspendu à la grue du port. La demanderesse a invité le défendeur à faire évacuer son bateau au plus vite. Elle a également fait appel à la société O. \_\_\_\_\_ SA pour vider le bateau de ses hydrocarbures, ceux-ci créant un danger de pollution pour les eaux du lac. Le chantier naval N. \_\_\_\_\_ a par la suite pris en charge l'embarcation, qui a par après été stationnée le long de la route cantonale sans séchage ni nettoyage, ce qui aurait aggravé les dégâts causés par les naufrages.

6. Le 3 février 2005, la société E. \_\_\_\_\_ SA a adressé à la demanderesse une facture afférente aux travaux exécutés les 31 janvier, 1 et 2 février 2005 pour un montant de fr. 17'658.00. A la même date, la société F. \_\_\_\_\_ SA a adressé à la demanderesse deux factures afférentes aux travaux exécutés respectivement les 1er février et 2 février 2005 aux montants de fr. 1'636.60 et fr. 988.30. Le 3 mars 2005, la société O. \_\_\_\_\_ SA a adressé à la demanderesse une facture pour les travaux de vidage du bateau et d'élimination des matières du 3 février 2005 pour un montant de fr. 638.85.

Le garde-port, employé de la demanderesse, aurait travaillé sur le bateau du demandeur pendant six heures, et aurait fait opérer deux mouvements de grue, correspondant à un montant de fr. 667.10.

La demanderesse fait également valoir les honoraires de son conseil par fr. 2'797.60. Ce montant correspond aux activités déployées par dit conseil du 11 octobre 2004 au 20 février 2005, et comprend l'étude du dossier, les recherches, correspondances et entretiens avec la demanderesse et le conseil du défendeur.

Au total, les prétentions de la demanderesse s'élèvent donc à fr. 24'386.45, qu'elle a mis le défendeur en demeure de payer par courriers du 2 mars et du 19 octobre 2005. Le défendeur ne s'est pas acquitté de ces montants.

7. Le défendeur a dû s'acquitter d'une facture de fr. 6'300.- pour l'intervention du chantier naval N. \_\_\_\_\_. Il allègue avoir dû payer une autre facture de fr. 2'500.- pour les frais d'entreposage. Le bateau aurait finalement été cédé à un tiers pour fr. 15'000.- à la suite de ces évènements.

Le défendeur allègue en outre une perte par rapport au prix de revient du bateau, amortissement non compris, se montant à fr. 50965.10, frais d'intervention du chantier naval N. \_\_\_\_\_ et les frais d'entreposage compris et valeur de revente de l'épave déduite. Cette perte est calculée comme suit :

- Prix d'achat fr. 38'000.-

-	Transport	fr.	1'200.-	
-	Réparation	fr.	860.-	
-	Travaux d'amélioration	fr.	5'969.-	
-	Mise en conformité	fr.	5'991.-	
-	Frigidaire	fr.	388.50	
-	Travaux d'amélioration	fr.	1'781.75	
-	Travaux d'amélioration	fr.	2'584.85	
	Sous-total	fr.	56'775.10	
	Revente de l'épave			
	fr. 15000.- - (6'300.- + 2'500.-)	- fr.	6200.-	
	Total	fr.	50575.10	

Le défendeur a en outre produit un devis chiffrant les travaux de réfection du bateau, peinture non incluse, à fr. 105'330.-.

8. Par requête du 20 février 2006 adressée au Tribunal des baux, la Société coopérative P. \_\_\_\_\_ a conclu, avec dépens, à ce qu'il plaise au Tribunal des baux prononcer:

"I. X. \_\_\_\_\_ est débiteur de la Société coopérative P. \_\_\_\_\_ et lui doit immédiat paiement de Fr. 24'386.25 (vingt-quatre mille trois cent huitante six francs et vingt-cinq centimes), avec intérêt à 5 % sur Fr. 21'588.65 l'an dès le 5 février 2005 et à 5 % l'an sur Fr. 2'797.60 dès le 20 février 2006".

Le 11 septembre 2006, le défendeur X. \_\_\_\_\_ a soulevé le déclinatoire.

Par jugement incident du 12 octobre 2006, la Présidente du Tribunal des baux a admis la requête en déclinatoire du défendeur et transmis le dossier de la cause au Tribunal de céans comme objet de sa compétence.

Par requête de conciliation du 14 juin 2007, le défendeur X. \_\_\_\_\_ a conclu à ce qu'il plaise au Président du Tribunal de céans de fixer une audience de conciliation. Les parties, assistées de leurs conseils respectifs, ont été entendues lors d'une audience de conciliation qui a eu lieu le 29 août 2007. La conciliation n'a pas abouti.

Par réponse du 10 septembre 2007, le défendeur X. \_\_\_\_\_ a conclu à libération des fins de la demande. Reconventionnellement, il a conclu à ce qu'il plaise à la Cour civile du Tribunal cantonal (sic) prononcer :

"I. La demanderesse est sa débitrice de Fr. 50'695.10 (cinquante mille six cent nonante-cinq francs et dix centimes) et lui en doit immédiat paiement, plus intérêt à 5 % l'an dès le 2 février 2005.

Le 4 février 2008, la demanderesse s'est déterminée sur la réponse du défendeur et a formulé des allégués complémentaires. Elle a

conclu au maintien de ses conclusions et au rejet de celles, reconventionnelles, du défendeur.

Le dispositif du jugement a été notifié le 17 juin 2009. Par courrier du 18 juin 2009, le conseil du défendeur en a requis la motivation.

9. Une expertise a été confiée à L.E.\_\_\_\_\_, expert maritime diplômé, lequel a rendu son rapport le 14 octobre 2008.

L'expert a examiné la facture de E.\_\_\_\_\_ SA, les factures de F.\_\_\_\_\_ SA, la facture de O.\_\_\_\_\_ SA. Il constate que la demanderesse a fait appel à des entreprises qualifiées, à même de mener les travaux pour lesquels elles ont été mandatées, et que les factures précitées sont justifiées par rapport aux prestations effectivement fournies et au type d'équipement utilisé.

S'agissant des frais facturés par la demanderesse pour la mise à disposition du garde-port et l'utilisation de la grue, l'expert relève que les mouvements de grue correspondent au renflouement du bateau et que les tarifs sont corrects par rapport au poids du bateau.

L'expert relève que l'intervention par E.\_\_\_\_\_ SA sur le bateau, avec une grue sur le ponton, était une solution adéquate compte tenu de l'emplacement du bateau et de ses caractéristiques. L'expert note que le matériel était surdimensionné, mais que l'entreprise n'avait pas de matériel plus léger à disposition à moins de 60 km. Pour l'expert, l'entreprise W.\_\_\_\_\_ aurait pu effectuer le travail à meilleur compte, puisque dite entreprise utilise un autre type de matériel, mais l'expert relève que cette conclusion doit être prise avec prudence. Par ailleurs, au vu des articles de presse produits par la demanderesse, on peut admettre que l'entreprise W.\_\_\_\_\_ n'aurait vraisemblablement pas été en mesure de procéder au renflouement, celle-ci étant débordée.

En ce qui concerne le phénomène de siphonnement de l'eau par les échappements et les carburateurs de moteurs, qui aurait provoqué le second naufrage du bateau, l'expert relève qu'il est probable que le bateau du défendeur ait coulé à la suite d'un tel problème, sans pouvoir se prononcer avec certitude sur ce point. Il note par ailleurs que le phénomène de siphonnement n'est pas un cas impossible à détecter, à condition que la personne examinant le bateau dispose de connaissances détaillées des moteurs marins, comme ce serait le cas d'un constructeur de bateau avec CFC, un mécanicien sur moteurs marins ou un expert naval par exemple.

L'expert estime que la perte ne saurait être définie uniquement en fonction de la valeur de remplacement ou du prix de revient, mais que la perte fait référence à la valeur vénale du bateau, par analogie à la pratique des assurances. Il retient une valeur à neuf estimée à fr. 154'000.-. Quant à la valeur de reconstruction, soit la somme qu'il faudrait déboursier pour obtenir un bateau de même taille, de même motorisation et de même qualité, peut être évaluée à fr. 245'160.-, en fonction d'un échantillonnage de bateaux neufs comparables sur le

marché actuel. L'expert a retenu une valeur résiduelle de fr. 61'290.- pour le bateau du défendeur. Le prix du marché pour un bateau identique est de fr. 52'731.-. Se fondant sur les éléments à sa disposition, l'expert a en outre estimé la valeur vénale du bateau du défendeur à fr. 55'000.-. En fonction de ces éléments, l'expert estime la perte subie par le défendeur en raison du naufragé de son bateau à fr. 64'000.- plus ou moins 10 %. Il estime en outre les frais de réfection du bateau à fr. 87'230.-

10. L'audience de jugement s'est tenue le 20 mai 2009. La demanderesse, représentée par son président [...] et son vice-président [...], et le défendeur étaient présents, les deux parties étant accompagnées de leurs conseils respectifs. Huit témoins ont été entendus.

11. De l'audition de L.E. \_\_\_\_\_, expert, on retient notamment ce qui suit :

L'emplacement du bateau du défendeur n'était pas intrinsèquement dangereux, mais néanmoins plus risqué qu'une place au bord dans les conditions particulières qui ont précédé le naufrage. L'expert relève que l'accumulation de glace sur les bateaux par forte bise est un phénomène qui peut se dérouler en quelques heures, et que cite l'exemple du port de Grandson, où les bateaux se sont chargés d'une tonne de glace en quelques heures. La tempête qui a sévi avant et à la date du premier naufrage était plus violente que l'ouragan Lothar qui a eu lieu en 1999. Le bateau du défendeur était relativement instable compte tenu de son centre de gravité élevé et de la hauteur de ses superstructures. Enfin, l'expert doute que l'entreprise W. \_\_\_\_\_ aurait réussi à sortir de la rade de Genève compte tenu de la force de la bise qui soufflait alors.

Du témoignage de T.1 \_\_\_\_\_, qui a fait bonne impression au Tribunal, on retient ce qui suit :

Le témoin est pêcheur à P. \_\_\_\_\_. Il connaissait le garde-port, qu'il a vu le samedi et le dimanche et confirme que ce dernier a appelé à deux reprises le défendeur. Le témoin a vu par la suite le bateau abandonné le long de la route de Mies. T.1 \_\_\_\_\_ a déclaré que le garde-port avait fait plus que ce qui était nécessaire pour le bateau du défendeur, et que lui-même ne se serait pas risqué à aller déglacer le bateau. S'agissant de l'emplacement de ce dernier, le témoin est d'avis qu'il s'agit d'une des places les plus sûres et que c'est là le meilleur emplacement pour les gros tonnages, en raison de la faiblesse de la houle. Le témoin ayant fonctionné comme garde-port remplaçant, il a indiqué que le garde-port n'était pas un garde-bateau et n'était pas habilité à intervenir sur un bateau sauf en cas de demande expresse de son propriétaire, où dans les cas où une intervention est nécessaire pour prévenir une mise en danger des autres embarcations. T.1 \_\_\_\_\_ a également indiqué que le déplacement d'un bateau gelé était dangereux.

Du témoignage de T.2 \_\_\_\_\_, on retient ce qui suit:

Le témoin est architecte naval. Il a confirmé le danger de pollution lié au déversement d'hydrocarbures dans les eaux du lac après le

nauffrage. Il a lui-même constaté que le bateau était resté à l'abandon, en tout cas jusqu'à la mi-mai, sur la route de Mies, sans qu'aucune mesure ne soit prise afin d'éviter la pourriture. Le témoin a en outre affirmé qu'il est difficile de déplacer des bateaux alourdis par la glace, et que plus de cent bateaux avaient coulé lors du week-end de fin janvier 2005 dans le canton de Genève et les ports avoisinants, ajoutant qu'il s'agissait pour l'essentiel de gros bateaux.

Du témoignage de T.3 \_\_\_\_\_, on retient ce qui suit:

Le témoin est mécanicien naval. Il connaissait le bateau du défendeur, dont il a refait les moteurs après les naufrages. Le témoin a indiqué que des mesures d'assèchement n'auraient pas été utiles car les selleries doivent de toute façon être refaites après un tel naufrage. S'agissant du stationnement du bateau le long de la route de Mies, le témoin souligne que le bateau était resté là car il n'y avait alors pas d'autres travaux à y effectuer.

Du témoignage d'T.4 \_\_\_\_\_, on retient ce qui suit:

Il s'agit d'un ami du défendeur, qui a passé le week-end des 29 et 30 janvier 2005 en compagnie de celui-ci dans la station de ski de Crans-Montana. Le témoin se souvient du premier appel du garde-port le samedi, que le défendeur a reçu alors qu'il se trouvait avec lui sur un télésiège. Le témoin déclare que lors des deux téléphones du garde-port, le défendeur a requis de l'aide de celui-ci, sans toutefois préciser sous quelle forme, aide qui lui aurait été refusée. T.4 \_\_\_\_\_ confirme qu'il a passé la soirée du samedi au dimanche avec le défendeur en station. Le témoin a quitté Crans-Montana le dimanche entre 16h30 et 17h00, alors que le défendeur s'y trouvait encore.

Du témoignage de T.5 \_\_\_\_\_, on retient ce qui suit:

Le témoin est plongeur professionnel et est intervenu lors des renflouements pour F. \_\_\_\_\_ SA. Il a confirmé le danger de pollution créé par le naufrage du bateau.

Du témoignage de T.6 \_\_\_\_\_, on retient ce qui suit:

Le témoin est une amie du défendeur. Elle avait également un bateau à l'époque. Elle a confirmé que le défendeur s'est plaint auprès d'elle à plusieurs reprises de l'emplacement réservé à son bateau, car celui-ci était très haut et offrait une grande prise au vent. Ce témoin déclare que si elle avait été à la place du défendeur, elle aurait souhaité que le garde-port fasse quelque chose.

Du témoignage de M. \_\_\_\_\_, on retient ce qui suit:

Le témoin est constructeur de bateaux. Il a confirmé s'être rendu au port de P. \_\_\_\_\_ le lundi soir pour voir le bateau, qui était déjà renfloué. M. \_\_\_\_\_ a contacté F. \_\_\_\_\_ SA pour savoir si le bateau avait été vidé, ce à quoi F. \_\_\_\_\_ SA a répondu que quelque 30 centimètres de liquide étaient restés dans le bateau. Lors de la deuxième visite du

témoin, le mercredi, le bateau a été sorti de l'eau par la grue et vidé. M. \_\_\_\_\_ n'a pas constaté de trous dans la coque du bateau. Le témoin a en outre indiqué qu'on ne pouvait rien faire avec des froids pareils sans remorquage avec de gros moyens. La seule démarche envisageable aurait été de casser la glace au fur et à mesure qu'elle se formait sur les embarcations, ce qui ne s'est toutefois pas fait non plus dans le port de Versoix, où de nombreux bateaux ont coulé. Le témoin a en outre rappelé qu'on ne peut déplacer les bateaux chaque fois qu'il y a de la bise, et qu'un bateau n'est pas une voiture et nécessite un certain investissement en temps. Lors de sa venue sur le bateau après le premier naufrage, il est resté environ quinze minutes sur place pour voir si le bateau prenait l'eau, mais il n'a pas envisagé le phénomène de siphonnement. Le témoin a indiqué que le port de P. \_\_\_\_\_ est un bon port, sûr pour autant que les conditions météorologiques ne soient pas extrêmes, comme ce fut le cas lors du week-end des 29 et 30 janvier 2005. Pour M. \_\_\_\_\_, il est incompréhensible que le bateau n'ait pas été mis sous la grue après le premier naufrage, ce qu'F. \_\_\_\_\_ SA aurait dû faire. Il aurait été envisageable de déplacer les bateaux durant la semaine qui précédait, mais seulement en disposant des clés et du permis nécessaire à la conduite du type de bateau concerné."

**B.** X. \_\_\_\_\_ a recouru contre ce jugement en concluant, avec dépens, principalement à sa réforme en ce sens que les conclusions de Société coopérative P. \_\_\_\_\_ sont rejetées et que celle-ci doit lui payer le montant de 50'695 fr. 10, avec intérêt à 5 % l'an dès le 2 février 2005, subsidiairement à l'annulation de ce jugement. Dans son mémoire, il a développé ses moyens et confirmé ses conclusions.

Dans son mémoire, l'intimée a conclu, avec dépens, au rejet du recours.

### **En droit :**

**1.** La voie du recours en nullité (art. 444 et 445 CPC) et celle du recours en réforme (art. 451 ch. 2 CPC) est ouverte contre un jugement principal rendu par un tribunal d'arrondissement.

Interjeté en temps utile, le recours est recevable en la forme.

**2.** Le recourant ne soulève aucun moyen à l'appui de sa conclusion en nullité, se contentant d'invoquer l'art. 456a al. 2 CPC dans l'hypothèse où il y aurait lieu à complètement du jugement et où la cour de céans estimerait qu'elle ne peut y procéder elle-même. Il ne s'agit cependant pas là d'un moyen de nullité, mais de la faculté réservée à la Chambre des recours, statuant en instance de réforme, de faire administrer des mesures d'instruction complémentaires par une juridiction de première instance. Il s'ensuit que le recours en nullité est irrecevable.

**3.** Selon l'art. 452 al. 1ter CPC, lorsque le jugement a été rendu en procédure accélérée par un tribunal d'arrondissement, les parties ne peuvent articuler des faits nouveaux, sous réserve des faits résultant du dossier et qui auraient dû être retenus ou de ceux pouvant résulter d'une instruction complémentaire selon l'art. 456 a CPC.

Saisie d'un recours en réforme contre un jugement principal rendu par un tribunal d'arrondissement, la Chambre des recours développe son raisonnement juridique après avoir vérifié la conformité de l'état de fait du jugement aux preuves figurant au dossier et l'avoir, le cas échéant, corrigé ou complété au moyen de celles-ci (JT 2003 III 3).

**4. a)** Le premier juge a tout d'abord considéré que les relations entre les parties étaient soumises au droit privé (c. II).

Le recourant plaide le droit public, tout en convenant qu'il faut appliquer par analogie les règles de droit privé relatives aux contrats spéciaux (mémoire p. 11). En revanche, il ne conteste pas la compétence des premiers juges.

La question du droit applicable peut rester ouverte, dès lors que même si l'on devait admettre que les parties sont liées par un contrat

de droit administratif, les règles de droit privé seraient applicables par analogie.

**5. a)** Les premiers juges ont constaté que ni le contrat entre les parties, ni le règlement du port ne contenaient de dispositions spécifiques relatives à un devoir de surveillance accru sur les bateaux mouillant dans le port (c. III).

Ils ont ensuite examiné si la loi imposait à l'intimée une obligation particulière de sauvegarde envers le bateau du recourant. Ils ont remarqué que les contrats de bail et de mandat dont le recourant invoquait l'application par analogie, ne créent aucune obligation particulière de l'intimée envers le bateau du locataire ou du mandant, étant précisé qu'un garde-port n'est pas un garde bateau et que le garde-port avait fourni plus d'efforts que ceux raisonnablement exigibles de lui en avertissant le recourant des dangers encourus par son embarcation et même en tentant de débarrasser celle-ci de la glace qui l'alourdissait, si bien que le recourant n'aurait pu exiger davantage de l'intimée (c. V et VI).

Enfin, ils ont relevé qu'aucun défaut ne pouvait être retenu sur la base de l'art. 58 CO, le port étant qualifié de sûr et la hauteur de la digue étant adaptée; de plus, le fait que le bateau se soit couvert de glace et ait gîté fortement n'est pas dû à une mauvaise conception du port ou à un entretien défaillant, mais à l'exceptionnelle intensité du vent et aux températures glaciales qui ont régné les jours précédant le premier naufrage (c. VII).

**b)** A l'appui de ses conclusions en réforme, le recourant se prévaut tour à tour des règles du contrat de bail, de dépôt et de mandat pour tenter de démontrer que l'intimée, en tant qu'exploitante du port, avait des obligations envers les plaisanciers qui y stationnent leurs embarcations. Il fait valoir que le port est avant tout un abri censé protéger les bateaux contre les éléments naturels et que le propriétaire d'un bateau est en droit d'attendre une certaine sécurité en échange de la

finance dont il s'acquitte pour occuper sa place d'amarrage. Il reproche à l'intimée de n'avoir formulé aucune mise en garde à l'intention des usagers sous forme d'avertissement contre les risques liés aux intempéries. Concrètement, il fait grief aux premiers juges de n'avoir pas retenu une violation de ses obligations par l'intimée du fait qu'elle avait attribué au bateau du recourant un emplacement non approprié à l'usage pour lequel il était loué. De même, il leur reproche de n'avoir pas retenu à faute l'absence d'intervention du garde-port dans les jours qui ont précédé le naufrage alors que le phénomène atmosphérique était prévisible. Selon lui, il incombait au garde-port de prendre les devants, en faisant déplacer son bateau sur une place libre mieux protégée, ce qui aurait évité le naufrage. En outre, le recourant reproche au garde-port d'avoir aggravé le dommage en n'ayant pas « suspendu le bateau à la grue après le premier naufrage déjà », cela contrairement aux soi-disant conseils du dénommé M.\_\_\_\_\_. Il se plaint également d'un comportement fautif des entreprises qui ont renfloué son bateau, comportement qui serait selon lui imputable à l'intimée. Il conteste enfin le calcul du dommage tel qu'il résulte du jugement.

**c)** Les objections du recourant sont infondées. Comme l'ont relevé les premiers juges, il ne résulte ni du contrat conclu entre parties (pièce 4) ni du règlement du port (pièce 23) que la demanderesse aurait eu un devoir de surveillance portant spécifiquement sur les embarcations amarrées dans le port dont elle est concessionnaire, en particulier sur celle du défendeur, hormis la police du port exercée par l'intermédiaire d'un garde-port (cf. règlement précité, art. 4 et 25). Ce dernier doit principalement veiller à assurer la propreté du port, un bon déroulement de la navigation, le respect du voisinage ; il doit en outre empêcher le stationnement sauvage de bateaux et surveiller le parcage des véhicules des usagers (cf. art. 27 ss du règlement). Quant aux règles légales, que l'on applique celles du contrat de bail, de dépôt ou de mandat, elles ne créent pas pour la demanderesse d'obligation particulière de sauvegarde à l'égard du bateau du défendeur.

Concernant plus particulièrement l'absence d'avertissement au sujet des intempéries guettant les bateaux amarrés durant la saison froide, on ne voit pas ce qui pourrait sérieusement justifier une telle mise en garde, tant la prévisibilité de phénomènes atmosphériques tels que chutes de pluie ou de neige et coups de vent paraît évidente pour les usagers. On ne voit pas davantage quel « défaut » aurait affecté la place d'amarrage attribuée au recourant. Non seulement ce dernier a signé le contrat du 25 mars 2004, où figure le numéro de place attribuée à son bateau en fonction de ses caractéristiques, mais il ne résulte d'aucun document qu'il se serait plaint à la demanderesse de l'emplacement qui lui avait été attribué. Comme le précise le jugement (p. 8), cette place est sise le long de la grande digue extérieure du port, laquelle est surmontée d'un treillis métallique d'environ 1 mètre. Même si l'expert, entendu à l'audience de jugement, a estimé qu'un tel emplacement était plus « risqué » qu'une place au bord, il a cependant souligné qu'il n'était pas « intrinsèquement dangereux » (cf. jugement, p. 12).

Pour ce qui est de l'intervention du garde-port, on ne voit pas ce que l'on pourrait reprocher à celui-ci. Si certes la violente bise qui a soufflé sur la région du Petit-Lac a débuté le 24 janvier 2005, ce n'est, selon le jugement attaqué (p. 8), que le samedi 29 janvier 2005, soit le jour où le garde-port a averti le défendeur par téléphone, qu'un des côtés du bateau de ce dernier s'est recouvert d'une épaisse couche de glace. Selon les déclarations de l'expert, un tel phénomène peut se dérouler en quelques heures (cf. jugement, p. 12). Contrairement à ce que soutient le recourant, rien ne permettait de présager, dans les jours précédents, une telle accumulation de glace sur le bateau du défendeur, phénomène qui est à l'origine de son naufrage. Il n'y a pas davantage à attendre du garde-port, en cas de forte bise, un comportement proactif qui aurait consisté à déplacer le bateau du défendeur, plutôt qu'un autre parmi la multitude d'embarcations, pour l'amarrer à un autre emplacement du port. En tous les cas, le recourant est malvenu d'invoquer, à l'appui de son grief, l'autorisation faite au garde-port, en cas de nécessité, de monter sur les embarcations pour prendre toute mesure utile, puisque, comme le retient le jugement (pp. 8, 13 et 17), c'est précisément ce qu'a fait ledit garde-

port le lendemain, en tentant à ses risques et périls d'enlever une partie de la glace qui s'était accumulée sur le bateau. Quant au reproche adressé au garde-port, et à travers lui à la demanderesse, d'avoir aggravé le dommage en ne suspendant pas le bateau à la grue après le premier naufrage déjà, il se heurte aux constatations de l'expert (cf. rapport d'expertise, ch. 4.5.4, p. 12), selon lesquelles le phénomène du siphonnement n'était détectable que par des professionnels du nautisme, mais en tout cas pas par un garde-port auquel manquent les connaissances en mécanique navale. Il ne ressort par ailleurs pas du jugement que le dénommé M. \_\_\_\_\_ aurait proposé de déplacer et de sécuriser le bateau à la grue après le premier naufrage déjà.

Dans le même ordre d'idées, les reproches adressés par le recourant aux entreprises venues renflouer son bateau sont sans fondement. L'expert a en effet constaté que l'intimée, par son représentant, avait fait appel à des entreprises qualifiées, à même de mener les travaux pour lesquels elles ont été mandatées, et que l'intervention de E. \_\_\_\_\_ SA, en particulier, avec une grue sur le ponton était une solution adéquate compte tenu de l'emplacement du bateau et de ses caractéristiques (cf. jugement, p. 11). Contrairement à ce que soutient le recourant, on ne saurait leur imputer à faute le second naufrage du bateau, puisque l'expert lui-même n'est pas en mesure d'attribuer avec certitude celui-ci au phénomène du siphonnement de l'eau par les échappements et les carburateurs des moteurs. Il est dès lors vain d'examiner si les entreprises en question ont agi en qualité d'«auxiliaires» de la demanderesse comme le prétend le recourant.

Pour le surplus, on ne peut que confirmer les motifs, complets et convaincants, des premiers juges (cf. art. 471 al. 3 CPC), aboutissant à l'absence de responsabilité de l'intimée dans la survenance du dommage invoqué par le recourant.

**6.** Sans remettre en cause le fondement juridique sur lequel repose l'allocation de ses prétentions à l'intimée, à savoir la gestion

d'affaires parfaite (art. 422 CO), le recourant conteste, dans le montant alloué à cette dernière par les premiers juges, le poste relatif au remboursement des honoraires d'avocat engagés avant l'introduction de la présente instance, soit du 11 octobre 2005 au 20 février 2006. Il fait valoir que ceux-ci résultent d'une note d'honoraires sommaire, qui ne comporte aucune liste détaillée des opérations effectuées (cf. pièce 20). A cela s'ajoute que lesdits honoraires portent sur des opérations effectuées selon lui à tort, dans la mesure où l'intimée a déposé une première requête de conciliation devant la Commission de conciliation en matière de baux à loyer (cf. pièce 24) suivie d'une requête devant le Tribunal des baux datée du 20 février 2006, alors que ces deux autorités n'étaient pas compétentes pour juger du présent litige, ainsi qu'en a décidé la Présidente du Tribunal des baux qui a prononcé le déclinatoire. Il souligne également que la requête adressée au Tribunal des baux a été simplement réutilisée comme demande devant le Tribunal d'arrondissement.

Les premiers juges ont admis sans restriction le remboursement de la note d'honoraires litigieuse - telle que libellée comme note d'honoraires intermédiaire ascendant à un montant de 2'500 fr., TVA en sus (soit une somme de 2'797 fr. 60) - du chef du « dommage subi par le gérant ». On peut toutefois se demander, s'agissant d'opérations telles que notamment entretien avec le client, recherches et étude du dossier, destinées à fixer la situation de fait et de droit nécessaire à la rédaction de la demande (cf. Poudret / Haldy / Tappy, Procédure civile vaudoise, 3ème éd., Lausanne 2002, n. 3 ad art. 91 CPC et les références), si celles-ci ne sont pas couvertes par les dépens. On rappelle à cet égard que les opérations faisant l'objet du TAv [Tarif des honoraires d'avocat dus à titre de dépens; RSV 177.11.3] comprennent les correspondances, les conférences et autres opérations accessoires (cf. art. 3 al. 2 Tav). A cela s'ajoute que, même si la note litigieuse ne mentionne pas la rédaction de « requêtes », elle comprend la totalité des opérations effectuées entre le 11 octobre 2005 et le 20 février 2006, dont notamment les deux requêtes évoquées par le recourant (l'une à la Commission de conciliation, l'autre au Tribunal des baux), qui constituaient, dans l'esprit

du mandataire, des actes d'ouverture d'action. On ne saurait mettre à la charge du défendeur des opérations qui soit ont été effectuées à tort (cf. déclinatoire prononcé par le Président du Tribunal des baux selon jugement incident du 12 octobre 2006, procès-verbal p. 7), soit ont été réutilisées dans le cadre de la présente procédure et qui sont à ce titre déjà couvertes par les dépens (cf. Demande, qui reprend textuellement la Requête initiale).

Ce dernier moyen est ainsi fondé, les honoraires facturés étant déjà couverts par les dépens. Il y a donc lieu de ne rien allouer à l'intimée de ce chef, ce qui ramène le montant alloué à 21'588 fr. 65 (24'386.25 - 2'797.60). Dès lors, le recours doit être admis sur ce point.

Pour le surplus, les sommes allouées à l'intimée à titre d'impenses pour son intervention destinée à renflouer le bateau du recourant, dans le cadre d'une gestion d'affaires dite parfaite (art. 422 CO), sont justifiées. Il s'agit de rembourser à l'intimée le montant des factures des trois entreprises qui sont intervenues, à savoir E. \_\_\_\_\_ SA, F. \_\_\_\_\_ SA et O. \_\_\_\_\_ SA. Le jugement peut être confirmé sur ce point par adoption de motifs.

**7.** En définitive, le recours doit être partiellement admis et le dispositif du jugement réformé en ce sens que X. \_\_\_\_\_ doit payer à Société coopérative P. \_\_\_\_\_ la somme de 21'588 fr. 65, avec intérêt à 5 % l'an dès le 22 février 2006 (l). Le jugement est confirmé pour le surplus.

Les frais de deuxième instance du recourant sont arrêtés à 1'050 fr. (art. 232 TFJC).

Le recourant doit verser à l'intimée la somme de 1'600 fr. à titre de dépens de deuxième instance.

Par ces motifs,  
la Chambre des recours du Tribunal cantonal,  
statuant en audience publique,  
p r o n o n c e :

- I. Le recours est partiellement admis.
- II. Le jugement est réformé au chiffre I de son dispositif comme il suit :

- I. Dit que le défendeur X.\_\_\_\_\_ doit payer à la demanderesse Société coopérative P.\_\_\_\_\_ la somme de 21'588 fr. 65 (vingt et un mille huit cent huitante-huit francs et soixante-cinq centimes), avec intérêt à 5 % l'an dès le 22 février 2006.

Il est confirmé pour le surplus.

- III. Les frais de deuxième instance du recourant sont arrêtés à 1'050 fr. (mille cinquante francs).
- IV. Le recourant X.\_\_\_\_\_ doit verser à l'intimée Société coopérative P.\_\_\_\_\_ la somme de 1'600 fr. (mille six cents francs) à titre de dépens de deuxième instance.
- V. L'arrêt motivé est exécutoire.

Le président :

Le greffier :

**Du 25 août 2010**

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

Le greffier :

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 Bernard de Chedid (pour X. \_\_\_\_\_),
- Me Denis Cherpillod (pour Société coopérative P. \_\_\_\_\_).

La Chambre des recours considère que la valeur litigieuse est de 21'588 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 :

- Tribunal civil de l'arrondissement de La Côte.

Le greffier :