

BGer 6B 330/2020 vom 6. Oktober 2020

Bundesgericht, 2020-10-06, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_6B_330_2020

FR: TF 6B 330/2020 du 6 octobre 2020

IT: TF 6B 330/2020 del 6 ottobre 2020

Regeste

Violation grave des règles de la circulation routière commise par négligence; lésions corporelles simples par négligence; arbitraire, violation du principe in dubio pro reo | Infractions

Erwägungen

E. 1

Dénonçant l'arbitraire dans l'appréciation des preuves et l'établissement des faits, ainsi qu'une violation de la présomption d'innocence, le recourant fait grief à la cour cantonale d'avoir retenu qu'il a franchi la double ligne de sécurité et occasionné la collision avec le véhicule de l'intimée 3.

E. 1.1

Le Tribunal fédéral n'est pas une autorité d'appel, auprès de laquelle les faits pourraient être rediscutés librement. Il est lié par les constatations de fait de la décision entreprise (art. 105 al. 1 LTF), à moins qu'elles n'aient été établies en violation du droit ou de manière manifestement inexacte au sens des art. 97 al. 1 et 105 al. 2 LTF, à savoir, pour l'essentiel, de façon arbitraire au sens de l' art. 9 Cst. Une décision n'est pas arbitraire du seul fait qu'elle apparaît discutable ou même critiquable; il faut qu'elle soit manifestement insoutenable et cela non seulement dans sa motivation mais aussi dans son résultat (ATF 145 IV 154 consid. 1.1 p. 155 s.; 143 IV 500 consid. 1.1 p. 503; sur la notion d'arbitraire v. ATF 143 IV 241 consid. 2.3.1 p. 244). Le Tribunal fédéral n'entre en matière sur les moyens fondés sur la violation de droits fondamentaux, dont l'interdiction de l'arbitraire, que s'ils ont été invoqués et motivés de manière précise (art. 106 al. 2 LTF ; ATF 143 IV 500 consid. 1.1 p. 503). Les critiques de nature appellatoire sont irrecevables (ATF 145 IV 154 consid. 1.1 p. 156). La présomption d'innocence, garantie par les art. 10 CPP , 32 al. 1 Cst., 14 par. 2 Pacte ONU II (RS 0.103.2) et 6 par. 2 CEDH, ainsi que son corollaire, le principe in dubio pro reo, concernent tant le fardeau de la preuve que l'appréciation des preuves au sens large. En tant que règle sur le fardeau de la preuve, elle signifie, au stade du jugement, que le fardeau de la preuve incombe à l'accusation et que le doute doit profiter au prévenu. Comme règle d'appréciation des preuves, la présomption d'innocence signifie que le juge ne doit pas se déclarer convaincu de l'existence d'un fait défavorable à l'accusé si, d'un point de vue objectif, il existe des doutes quant à l'existence de ce fait. Il importe peu qu'il subsiste des doutes seulement abstraits et théoriques, qui sont toujours possibles, une certitude absolue ne pouvant être exigée. Il doit s'agir de doutes sérieux et irréductibles, c'est-à-dire de doutes qui s'imposent à l'esprit en fonction de la situation objective. Lorsque l'appréciation des preuves et la constatation des faits sont critiquées en référence au principe in dubio pro reo, celui-ci n'a pas de portée plus large que l'interdiction de l'arbitraire (ATF 145 IV 154 consid. 1.1 p. 155 s. et les références citées).

E. 1.2

Le juge apprécie librement une expertise et n'est, dans la règle, pas lié par les conclusions de l'expert. Toutefois, il ne peut s'en écarter que lorsque des circonstances ou des indices importants et bien établis en ébranlent sérieusement la crédibilité; il est alors tenu de motiver sa décision de ne pas suivre le rapport d'expertise (ATF 142 IV 49 consid. 2.1.3 p. 53). Inversement, si les conclusions d'une expertise judiciaire apparaissent douteuses sur des points essentiels, le juge doit recueillir des preuves complémentaires pour tenter de dissiper ses doutes. A défaut, en se fondant sur une expertise non concluante, il pourrait commettre une appréciation arbitraire des preuves et violer l' art. 9 Cst. (ATF 144 III 264 consid. 6.2.3 p. 273).

E. 1.3.1

Une expertise a été ordonnée et l'expert, K. _____, a rendu son rapport le 17 novembre 2014, complété par deux rapports complémentaires des 28 août 2015 et 2 décembre 2015. La cour cantonale les a résumés comme suit. Il ressortait du rapport initial que "l'absence d'indice probant" dans les phases de pré-collision et de collision n'avait pas permis de "définir le point de choc avec exactitude et certitude". L'expert avait effectué des simulations tendant à vérifier la plausibilité de la zone de choc retenue par la gendarmerie, qui s'appuyaient sur les lois de la physique applicables en matière de dynamique des accidents. Il avait fait usage du programme "Computer Aided Reconstruction and Accidents in Traffic", en prenant en compte des vitesses de collision de 75 km/h pour les deux véhicules. Les photos prises par la police cantonale, le jour des faits, laissaient apparaître des déformations sur le flanc avant gauche de la voiture du recourant. Bien qu'il ne fût pas possible de dissocier les déformations inhérentes au choc primaire et celles consécutives aux chocs secondaires (impacts contre la glissière de sécurité), il a admis que ces déformations étaient dues à un frottement latéral des véhicules avec un angle d'impact relativement faible. Aucun élément probant ne permettait à l'expert de situer avec exactitude et certitude la position de choc par rapport à l'axe longitudinal de la chaussée. Il ne lui avait ainsi pas été possible de situer la zone de choc avec une tolérance de 40 cm formée par la largeur de la double ligne de sécurité. Une annexe intitulée "Collision et post collision", représentant le schéma de l'accident selon les simulations effectuées, était jointe au rapport (annexe III, cf. jugement entrepris, p. 11). A la suite de la production par l'intimé 2 de photos des véhicules accidentés, l'expert a rédigé un premier complément d'expertise (rapport complémentaire I). Il y a précisé qu'il n'avait pas eu l'opportunité d'examiner les véhicules et qu'il ne lui avait ainsi pas été possible d'attribuer "avec certitude" les différentes déformations visibles. Les photos dénotaient des déformations majeures sur l'avant gauche de la voiture de l'intimée 3, "vraisemblablement" dues à l'impact contre le mur du tunnel. Le choc avait immanquablement endommagé le flanc avant gauche de la voiture J. _____, avec pour conséquence une détérioration partielle de la roue avant gauche, qui avait provoqué la trace creuse relevée sur le schéma de la police cantonale ("Lors de l'impact initial, il était donc vraisemblable que le pneumatique de la roue avant gauche avait été endommagé laissant ainsi une empreinte sur le revêtement"). Sur la base de ces considérations, l'expert a réalisé de nouvelles simulations. Celles-ci ont permis de déterminer que la zone de choc se situait à environ 80 cm de la double ligne de sécurité du côté de la voie descendante et que le recourant avait empiété sur la voie opposée où s'était produit le choc initial. L'expert a notamment établi un schéma, annexé à son rapport complémentaire et intitulé "Collision et post collision", représentant le schéma de l'accident

selon les simulations effectuées (annexe IV, cf. jugement entrepris, p. 12). L'expert a rédigé un second complément d'expertise (rapport complémentaire II). En résumé, il y a indiqué que les vitesses influaient d'une manière prépondérante sur la longueur de la trajectoire finale mais qu'une variation de vitesse de ± 5 km/h n'avait pas d'influence significative sur l'angle de sortie des véhicules, soit la dérive ou la rotation selon la position du choc. La différence des vitesses retenues dans les diverses simulations effectuées n'avait dès lors pas de conséquence significative quant à la détermination de la position du choc qui était fondée sur la nature et l'importance des dommages.

E. 1.3.2

La cour cantonale a retenu que la conclusion de l'expert prise dans le rapport complémentaire I, à savoir que le recourant avait franchi la double ligne de sécurité, devait être suivie. La cour cantonale a d'abord fait mention d'un rapport de police du 29 mai 2014, dans lequel le sergent L. _____, auteur du rapport, avait notamment observé que le véhicule du recourant avait effectué un demi-tour sur lui-même pour terminer sa course immobilisé sur la voie descendante. L'automobile de l'intimée 3 avait traversé les deux voies de circulation montantes et percuté le mur du tunnel pour finalement s'arrêter dans celui-ci. Aucun témoin ou traces au sol n'avait permis de déterminer avec certitude quel conducteur avait circulé sur la double ligne de sécurité ou franchi celle-ci. Le recourant se trouvait sur la voie de dépassement à la sortie du tunnel et allait entamer une légère courbe à gauche. L'intimée 3 se trouvait quant à elle sur l'unique voie descendante, à la sortie d'une légère courbe à droite. Dès lors, il se pouvait, selon le sergent L. _____, que par le tracé de la route et sa vitesse, l'intimée 3 se soit faite attirer vers l'extérieur de la courbe et se soit donc déportée sur sa gauche. Le rapport de police indiquait en outre que les dégâts matériels suivants avaient été constatés sur la voiture du recourant: roue avant gauche arrachée, pare-chocs avant, capot moteur, ailes avant et arrière gauche ainsi que les deux portières du côté gauche enfoncées. En revanche, le rapport ne comportait pas de description de ceux occasionnés à la voiture de l'intimée 3 mais précisait que ceux-ci pourraient "nécessiter une expertise" (cf. jugement entrepris, p. 8 s.). Etaient jointes au rapport deux photographies des véhicules accidentés, ainsi que deux photographies des lieux du heurt (cf. jugement entrepris, p. 9 s.). Dans son raisonnement, la cour cantonale a expliqué que l'avis du sergent L. _____, exprimé avec une grande réserve, ne l'emportait pas sur celui de l'expert. En effet, selon la jurisprudence, les rapports de police n'avaient pas vocation à prendre position sur des questions techniques et bénéficiaient tout au plus, sur le principe, d'une force probante s'agissant des faits qui y étaient constatés. De plus, ce rapport faisait état d'un possible scénario, fondé uniquement sur le tracé de la route et les vitesses potentielles, sans procéder à une analyse complète des divers indices découverts sur place. Il était d'ailleurs contredit par les autres éléments de preuve, qui corroboraient les conclusions du rapport complémentaire I. La cour cantonale s'est ensuite référée aux déclarations des trois protagonistes (cf. jugement entrepris, p. 7 s.). Le déroulement de l'accident retenu par l'expert dans le rapport complémentaire I correspondait aux explications données par les intimés 2 et 3, auxquelles il convenait d'attribuer une force probante malgré la relation de couple qu'ils entretenaient. Leurs dires se recoupaient largement, tous deux donnant des détails similaires sur la survenance de l'accident. Ainsi, ils relevaient avoir vu un véhicule rouler dans leur direction alors qu'ils se trouvaient à environ 50 m du tunnel H. _____ et expliquaient que leur véhicule avait effectué un mouvement de toupie après le choc. Leurs déclarations étaient articulées avec conviction, puisque tous deux avaient indiqué qu'ils étaient "catégoriques" ou "affirmatifs" s'agissant de la position des véhicules sur la

chaussée. Contrairement à ce que soutenait le recourant, la cour cantonale ne décelait pas de contradiction dans les différentes auditions de l'intimée 3, au motif qu'elle n'aurait pas d'emblée mentionné que des phares arrivaient dans sa direction. Il était constant que les dires d'une personne en relation avec un événement précis évoluait dans le temps et pouvait contenir des détails différents, sans que cela n'ôte pour autant toute force probante aux déclarations. En tout état de cause, il fallait reconnaître que le fait d'indiquer avoir vu une voiture ou des phares venir sur soi revenait finalement à décrire, en des mots différents, le même événement. A l'inverse, la cour cantonale a relevé que le recourant avait été beaucoup moins catégorique sur le déroulement de l'accident. Il avait déclaré ne pas pouvoir indiquer quelle était la position des véhicules sur la chaussée, n'ayant pas de souvenir précis à ce sujet, mais avait "l'impression" d'être resté sur sa voie. Quant à l'explication de l'intimé 2 selon laquelle il était certain que l'intimée 3 était demeurée sur la voie descendante, puisqu'il avait constaté qu'il n'y avait pas de place d'évitement à leur droite, elle était crédible. En effet, les photos des lieux confirmaient que, avant la zone du choc, il n'y en avait aucune. Le fait que l'accident s'était déroulé rapidement n'empêchait pas une telle constatation, surtout de la part d'un passager. Contrairement à l'avis du recourant, on ne pouvait dénier d'emblée toute force probante à cette explication, au seul motif qu'elle avait été formulée lors d'une seconde audition. S'il était certes admis que les premières déclarations devaient être préférées en cas de versions différentes ou contradictoires, il ne s'agissait toutefois pas d'un principe absolu. Seule l'analyse méthodique du contenu des déclarations d'une personne était déterminante. En l'occurrence, un tel examen révélait que les explications des intimés 2 et 3, concordantes, étaient convaincantes. Selon la cour cantonale, le déroulement de l'accident retenu par l'expert dans son rapport complémentaire I était ainsi corroboré par les déclarations des intimés 2 et 3. En outre, celui-ci correspondait aux divers faits établis et éléments matériels relevés. En premier lieu, la phase post collision que l'expert décrivait était corroborée par la position finale des véhicules, élément déterminant pour arrêter les diverses responsabilités. La voiture du recourant avait fait un demi-tour sur elle-même et s'était retrouvée, en bout de course, l'avant en direction de l'aval, sur la voie descendante. Pour la cour cantonale, une telle position correspondait manifestement aux mouvements des véhicules tels que décrits dans l'annexe IV du rapport complémentaire I, et non à ceux reproduits dans l'annexe III du rapport d'expertise initial. En effet, selon la cour cantonale, il ressortait du rapport complémentaire I que les deux voitures, après un choc frontal, avaient effectué une rotation sur elles-mêmes (mouvement de toupie). Alors que dans le rapport initial, qui retenait comme impact un frottement latéral, les voitures suivaient leur trajectoire de manière quasiment rectiligne. Dès lors, vu la position finale de la voiture du recourant notamment, la cour cantonale a retenu qu'il était impossible que le choc fut uniquement latéral. De plus, l'hypothèse d'un choc frontal était appuyée par les déformations constatées par la police sur la voiture du recourant, puisque le rapport d'accident faisait état de dégâts sur le pare-chocs avant de la voiture D. _____.

Par ailleurs, cette phase post collision était confirmée par les déclarations des intimés 2 et 3, qui avaient tous deux expliqué que leur véhicule avait effectué un mouvement de toupie. Outre le fait que leurs déclarations coïncidaient avec les simulations de l'expert, elles apparaissaient hautement vraisemblables. Comme plus de 40 mètres séparaient la zone de choc de celle de l'impact dans le tunnel, une rotation de la voiture J. _____ de 360° était fort plausible. Par ailleurs, un tel mouvement correspondait à la marque de pneumatique laissée par cette voiture sur la chaussée. De l'avis de la cour cantonale, un élément matériel supplémentaire essentiel confirmait les conclusions de l'expert selon lesquelles le véhicule

du recourant avait empiété de plusieurs dizaines de centimètres sur la voie descendante. Elle s'est ainsi référée au schéma de l'accident réalisé par la police cantonale (cf. jugement entrepris, p. 10), lequel faisait notamment état d'une trace creuse laissée sur le bitume par la voiture de l'intimée 3. Selon ce rapport, celle-ci se trouvait sur la voie descendante, débutant à 30 cm environ de la double ligne de sécurité, pour s'achever, sur cette dernière, quelques trois mètres en aval. Pour la cour cantonale, la trace creuse détectée sur la chaussée pouvait uniquement avoir pour origine le fait que, lors de la collision des deux véhicules, la roue avant gauche de celui de l'intimée 3 avait été sérieusement endommagée (les photographies révélant que les autres roues ne l'avaient pas été). Or, le début de cette trace se trouvait sur la voie descendante à environ 30 cm de la double ligne de sécurité. Cette marque au sol, de près de quatre mètres, se situait exclusivement sur la voie de circulation descendante et correspondait exactement à celle qui figurait dans les annexes III et IV du rapport complémentaire I. Les explications de l'expert contenues dans son rapport initial (en particulier à l'annexe III) ne coïncidaient pas avec les traces relevées au sol et l'état de la voiture de l'intimée 3. La trace creuse n'avait notamment pas pu être causée par l'arrière gauche du véhicule, puisque la roue à cet endroit était en bon état. En définitive, les conclusions contenues dans le rapport complémentaire I emportaient la conviction de la cour cantonale, même si elles se basaient sur des photographies prises alors que les voitures avaient été déplacées. En effet, les conclusions de l'expert étaient corroborées par les nombreux éléments probatoires précités, dont des indices matériels. Au vu de l'ensemble de ces éléments, la cour cantonale a retenu que le recourant avait franchi la double ligne de sécurité avec son véhicule et s'était déporté sur la voie de circulation empruntée par les véhicules roulant en sens inverse, occasionnant ainsi la collision avec la voiture conduite par l'intimée 3.

E. 1.4

Le recourant prétend que les rapports d'expertise ne sont pas suffisants pour le condamner, respectivement pour retenir avec certitude qu'il aurait franchi la double ligne de sécurité. En attribuant une force probante au rapport complémentaire I, la cour cantonale aurait violé la présomption d'innocence. Un doute sérieux subsistait sur le point de savoir qui avait franchi la double ligne blanche. Dans le rapport d'expertise initial du 17 novembre 2014, l'expert a, en résumé, retenu que trois scénarios étaient possibles. Soit le point de choc se situait sur la double ligne de sécurité, soit il se situait sur la bordure gauche de la voie de circulation empruntée par le recourant, soit, inversement, sur la bordure gauche de la voie de circulation empruntée par l'intimée 3 (cf. art. 105 al. 2 LTF, pièce 90 du dossier cantonal). Par la suite, l'intimé 2 a versé à la procédure des nouvelles photos des véhicules accidentés, prises après leur déplacement des lieux du heurt, ceux-ci n'ayant pas été saisis par la police. En particulier, le flanc gauche de la voiture de l'intimée 3 y est visible pour la première fois. Celles-ci ont été soumises à l'expert (cf. art. 105 al. 2 LTF, pièces 98, 100 et 101, en comparaison des pièces 27 et 170, et pièces 129 à 131 du dossier cantonal). Après en avoir pris connaissance, l'expert a concédé dans son rapport complémentaire I que ces photos dénotaient des déformations majeures sur l'avant gauche de la voiture J._____, vraisemblablement dues à l'impact contre le mur du tunnel. Par contre, l'impact entre les deux véhicules avait "immanquablement" endommagé le flanc avant gauche de la voiture de l'intimée 3. Il a dès lors "raisonnablement" admis que la roue avant gauche dudit véhicule avait été partiellement détériorée lors de ce heurt, provoquant ainsi la trace creuse indiquée sur le schéma de l'accident, qui, selon les indications de la police, était de faible intensité, l'expert ayant vainement tenté de la repérer lors de son transport sur place. N'ayant

pas eu l'opportunité d'examiner lui-même les véhicules, il ne lui était néanmoins "pas possible d'attribuer avec certitude" les différentes déformations visibles sur les deux véhicules. Sur la base de ces considérations, l'expert a modifié le mouvement de la voiture J. _____ et la trajectoire initiale de chacun des véhicules dans les phases de collision et post collision. L'expert a donc situé la zone de choc sur la bordure gauche de la voie empruntée par l'intimée 3. Bien que "fort probable", cette "allégation" ne revêtait pas un "caractère absolu", certains paramètres demeurant "hypothétiques". Dans ces circonstances, l'expert a donc été "tenté de privilégier" le scénario tendant à démontrer que le véhicule du recourant avait empiété sur la double ligne de sécurité et la voie de circulation opposée. Les déformations visibles sur le flanc avant gauche de la voiture D. _____ correspondaient à un "choc partiel", soit un "frottement latéral avec un angle d'impact relativement faible". Lors de l'impact initial, il était donc "vraisemblable" que le pneumatique de la roue avant gauche avait été endommagé, laissant l'empreinte creuse sur le revêtement. En attribuant cette trace creuse à la voiture de l'intimée 3, l'expert modifiait la position et les trajectoires initiales des véhicules par rapport à ses conclusions initiales. Selon ce nouveau "scénario", la voiture du recourant avait "vraisemblablement" franchi la double ligne de sécurité et empiété sur la voie opposée, où s'était produit le choc initial. En l'occurrence, la zone de choc se situait sur la voie de circulation écoulant le trafic en direction de F. _____ à environ 80 cm de la double ligne de sécurité (cf. art. 105 al. 2 LTF, pièces 88 et 149 à 151 du dossier cantonal). Dans son rapport complémentaire II, l'expert a précisé que les photos produites par l'intimé 2 avaient uniquement modifié la position de choc entre les véhicules et par rapport à la chaussée. Dans ce type de collision (frottement latéral), la position de choc entre les automobiles agissait sur l'angle de sortie des véhicules, soit la dérive ou la rotation selon la position du choc. Il a par ailleurs confirmé, en références aux pièces 100 et 101 (véhicule de l'intimée 3), que l'importance et la nature des dommages coïncidaient avec l'impact contre le mur du tunnel. Les griffures sur l'angle avant gauche du capot moteur étaient caractéristiques. Il a précisé qu'il n'avait "pas de doute" quant à l'origine des principales déformations visibles sur "l'angle avant gauche" de la voiture J. _____ (cf. art. 105 al. 2 LTF, pièce 168 à 170 du dossier cantonal). Il ressort de ce qui précède que l'expert a, en définitive, conclu à la vraisemblance de la possibilité que le recourant ait empiété sur la voie opposée. La localisation de la zone de choc sur la bordure gauche de la voie de circulation empruntée par l'intimée 3 ne constituait qu'une appréciation fort probable qui ne revêtait pas un caractère absolu. Sur la base de cette hypothèse, l'expert a privilégié le scénario tendant à démontrer que le recourant avait franchi la double ligne de sécurité. Le seul point sur lequel il s'est montré affirmatif concerne les déformations visibles sur l'angle avant gauche du véhicule de l'intimée 3, soit celles causées par l'impact contre le tunnel. Or, la cour cantonale a retenu qu'il était établi que le recourant avait franchi la double ligne de sécurité et s'était déporté sur la voie de circulation inverse. Il est certes exact que l'hypothèse retenue par l'expert dans le rapport complémentaire I est corroborée par la position finale des véhicules, telle qu'illustrée dans l'annexe IV dudit rapport (cf. art. 105 al. 2 LTF, pièce 156 du dossier cantonal, en comparaison de la pièce 32). La cour cantonale retient, à raison, qu'en égard à la position finale de l'automobile du recourant telle que constatée par la police, il est "impossible" que le choc se soit déroulé tel que dans la première simulation, présentée à l'annexe III du rapport initial, dans laquelle on constate que la voiture du recourant continue sa trajectoire de manière rectiligne (cf. art. 105 al. 2 LTF, pièce 94 du dossier cantonal, en comparaison de la pièce 32). Toutefois, cela ne change rien à la conclusion de l'expert, qui ne retient que la vraisemblance de la possibilité

que le recourant ait empiété sur la voie opposée, alors que celui-ci a précisément pris connaissance, aux fins de l'établissement de son complément d'expertise, des photographies produites par l'intimé 2, lesquelles sont à l'origine de la modification de ses conclusions. Il a dès lors pris en compte cet élément (cf. art. 105 al. 2 LTF, pièces 147 ss et 166 ss du dossier cantonal). Il en va de même de la trace creuse. A juste titre, la cour cantonale a relevé que les explications de l'expert à ce sujet dans son rapport initial (annexe III) ne correspondaient pas aux photographies illustrant le fait que c'est principalement l'avant du véhicule de l'intimée 3 qui a été abîmé, à l'exclusion de l'arrière. A en suivre l'annexe III du rapport initial, la trace semblerait en effet avoir été causée par la roue arrière gauche du véhicule de l'intimée 3 (cf. art. 105 al. 2 LTF, pièce 94 du dossier cantonal), ce qui ne correspond pas aux dégâts finalement constatés par l'expert sur la base des photographies qui ont donné lieu au rapport complémentaire I (cf. art. 105 al. 2 LTF, pièces 100 et 101 du dossier cantonal). Encore une fois, ce point ne change cependant rien à la conclusion finale de l'expert, qui n'a pas été en mesure de retenir, au-delà de la vraisemblance, que le recourant aurait franchi la double ligne de sécurité. Cela alors même qu'il a précisément admis, sur la base des clichés produits par l'intimé 2, que la roue avant gauche du véhicule de l'intimée 3 avait été abîmée lors du heurt entre les véhicules, provoquant la trace creuse. Il a dès lors bien intégré cet élément dans son expertise complémentaire (cf. art. 105 al. 2 LTF, pièces 147 ss du dossier cantonal). Par ailleurs, la cour cantonale s'est référée aux dommages constatés sur la voiture du recourant pour corroborer l'hypothèse d'un "choc frontal", s'écartant de la sorte des conclusions prises dans le rapport complémentaire I. Il ressort en effet de celui-ci que les déformations visibles sur le flanc avant gauche de la voiture du recourant correspondent à un choc partiel, soit un frottement latéral avec un angle d'impact relativement faible. Or, il était arbitraire de retenir que les dommages constatés sur la voiture du recourant étaient suffisants pour s'écarter des conclusions de l'expert, dans la mesure où celui-ci en a précisément tenu compte dans son expertise complémentaire (cf. art. 105 al. 2 LTF, pièces 150 et 155 du dossier cantonal). La cour cantonale a relevé qu'après ce "choc frontal", les véhicules auraient chacun fait un tour sur eux-mêmes (mouvement de toupie). Elle a retenu que la rotation de la voiture de l'intimée 3 était en effet fort plausible, au motif que ce mouvement correspondait notamment à la marque de pneumatique laissée sur la chaussée. Toutefois, il appert tant sur les photographies prises par la police, que sur le schéma réalisé par celle-ci que dite trace traverse les deux voies de circulation montantes en formant une courbure continue, non pas un mouvement de toupie (cf. art. 105 al. 2 LTF, pièces 26 et 32 du dossier cantonal). Nul part dans son rapport complémentaire I l'expert ne fait mention d'un mouvement de rotation complet concernant la voiture de l'intimée 3. Cela ne ressort en particulier pas de la simulation présentée à l'annexe IV dudit rapport (cf. art. 105 al. 2 LTF, pièce 156 du dossier cantonal). La cour cantonale s'est donc là aussi arbitrairement écartée des conclusions de l'expert. Enfin, la cour cantonale a retenu que les déclarations de l'intimé 2, qui avait expliqué qu'il était certain que l'intimée 3 était restée sur la voie descendante, étaient crédibles. Or, compte tenu de la relation de couple entre les intimés, une telle déclaration n'apparaît pas comme suffisamment probante pour contrebalancer l'expertise, qui, comme il a été rappelé supra, n'a retenu que la vraisemblance de la possibilité que le recourant ait empiété sur la voie opposée, alors même que les déclarations des protagonistes ont été prises en compte (cf. art. 105 al. 2 LTF, pièce 86 du dossier cantonal). Au vu de ce qui précède, il n'y avait aucun indices importants ni circonstances propres à nuancer les conclusions de l'expert prises dans son rapport complémentaire I. Or l'expert a uniquement

conclu à la vraisemblance de la possibilité que le recourant ait empiété sur la voie de circulation inverse. Sur cette base, la cour cantonale ne pouvait pas retenir qu'il était établi, au delà de tout doute raisonnable, que c'était le recourant qui avait franchi la double ligne blanche. Ce faisant, elle a donné une portée à l'expertise que celle-ci n'a pas et a ainsi arbitrairement apprécié les preuves.

E. 1.5

Le bien-fondé du grief conduit à l'admission du recours, sans qu'il soit nécessaire d'examiner les autres critiques développées par le recourant. Le jugement attaqué doit être annulé et la cause renvoyée à la cour cantonale pour nouvelle décision.

E. 2

Le recourant, qui obtient gain de cause, peut prétendre à des dépens, à la charge, pour moitié, du canton du Valais et, pour moitié, de l'intimée C._____. Il n'y a pas lieu de condamner l'intimé B._____ au paiement de dépens, ni de lui en accorder, dans la mesure où, invité à se déterminer, il y a renoncé. C._____, qui succombe, ne saurait par ailleurs prétendre à des dépens. Pour le surplus, dans les circonstances d'espèce, il peut être statué sans frais. Enfin, la cause étant tranchée, la demande d'effet suspensif devient sans objet.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.