

# BGer 8C 638/2015 vom 9. Mai 2016

Bundesgericht, 2016-05-09, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_8C\\_638\\_2015](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_8C_638_2015)

FR: TF 8C 638/2015 du 9 mai 2016

IT: TF 8C 638/2015 del 9 maggio 2016

## Regeste

Assurance-accidents (entreprise téméraire) | Assurance-accidents

## Erwägungen

### E. 1

Le litige porte sur le droit du recourant à des prestations en espèces de l'assurance-accidents. Il s'agit en particulier d'examiner si et dans quelle mesure l'intimée peut réduire ses prestations en espèces. Compte tenu de l'objet du litige, le Tribunal fédéral n'est pas lié par les faits constatés en instance cantonale (art. 97 al. 2 et 105 al. 3 LTF).

### E. 2.1

L'art. 39 LAA habilite le Conseil fédéral à désigner les dangers extraordinaires et les entreprises téméraires qui motivent dans l'assurance des accidents non professionnels le refus de toutes les prestations ou la réduction des prestations en espèces. La réglementation des cas de refus ou de réduction peut déroger à l'art. 21 al. 1 à 3 LPGA (RS 830.1). Fondé sur cette norme de délégation de compétence, l'art. 50 OLAA (RS 832.202) prévoit qu'en cas d'accidents non professionnels dus à une entreprise téméraire, les prestations en espèces sont réduites de moitié; elles sont refusées dans les cas particulièrement graves (al. 1); les entreprises téméraires sont celles par lesquelles l'assuré s'expose à un danger particulièrement grave sans prendre de mesures destinées à ramener celui-ci à des proportions raisonnables ou sans pouvoir prendre de telles mesures; toutefois, le sauvetage d'une personne est couvert par l'assurance même s'il peut être considéré comme une entreprise téméraire (al. 2).

### E. 2.2

La jurisprudence qualifie d'entreprises téméraires absolues celles qui, indépendamment de l'instruction, de la préparation, de l'équipement et des aptitudes de l'assuré, comportent des risques particulièrement importants, même si elles sont pratiquées dans les conditions les moins défavorables. Il en va de même des activités risquées dont la pratique ne répond à aucun intérêt digne de protection (ATF 141 V 216 consid. 2.2 p. 218; 138 V 522 consid. 3.1 p. 524; SVR 2007 UV n o

### E. 2.3

D'autres activités non dénuées d'intérêt comportent des risques élevés, qui peuvent être limités, toutefois, à un niveau admissible si l'assuré remplit certaines exigences sur le plan des aptitudes personnelles, du caractère et de la préparation. A défaut, l'activité est qualifiée de téméraire et l'assurance-accidents est en droit de réduire ses prestations conformément aux art. 39 LAA et 50 OLAA. On parle dans ce cas d'une entreprise téméraire relative, en ce sens que le refus ou la réduction des prestations dépend du point de savoir si l'assuré était

apte à l'exercer et a pris les précautions nécessaires pour limiter les risques à un niveau admissible ( ATF 141 V 216 consid. 2.2 p. 218; 138 V 522 consid. 3.1 p. 524). Peuvent constituer des entreprises téméraires relatives, le canyoning ( ATF 125 V 312 ), la plongée, y compris la plongée spéléologique dans une source ( ATF 134 V 340 ; 96 V 100 ), l'alpinisme et la varappe ( ATF 97 V 72 , 86), le vol delta ( ATF 104 V 19 ), à certaines conditions la pratique de la moto sur circuit en dehors d'une compétition (arrêt 8C\_472/2011 du 27 janvier 2012). Selon le degré de difficulté et le niveau de risque dans un cas particulier, il n'est pas exclu de qualifier l'une ou l'autre de ces activités d'entreprise téméraire absolue ( ATF 134 V 340 consid. 3.2.3 p. 345).

3. 3.1. La "streetluge" (ou "luge de rue") est un engin composé d'un châssis reposant sur des roulettes de type planche à roulettes. D'une longueur de 1,5 m et plus, elle est souvent construite d'acier, de fer, d'aluminium, de bois ou de fibre. Elle possède des poignées et pour certaines un appui-tête, un carénage et des cale-pieds. Le "streetluger" est équipé de protections de type moto (combinaison de cuir, casque, gants de cuir, protection dorsale). Il porte également une paire de chaussures sous laquelle sont collés des freins, souvent fabriqués avec de la gomme de pneumatique dépourvue de structure métallique. La position d'évolution se fait allongé sur le dos, pieds en avant, les bras le long du corps, la tête légèrement relevée. La "streetluge" avance grâce à une poussée des mains sur le sol pour lancer l'engin, puis la pente prend le relais. Le freinage se fait en position assise en exerçant une pression sur les pieds (L'encyclopédie libre Wikipédia, <https://fr.wikipedia.org/wiki/Streetluge>).

3.2. Selon les premiers juges, la question de savoir si une descente en "streetluge" du genre de celle accomplie par le recourant représente une entreprise téméraire absolue peut rester indécidée. En effet, la juridiction cantonale considère que, quoi qu'il en soit, le recourant n'a pas pris toutes les mesures nécessaires pour limiter raisonnablement les risques auxquels il s'exposait, ce qui justifiait une réduction des prestations en raison d'une entreprise téméraire relative, cela pour les motifs suivants: L'intéressé a certes participé à une manifestation pour laquelle du personnel avait été mobilisé à certains endroits et les principaux obstacles dangereux avaient été sécurisés. Il était muni de l'équipement protecteur requis pour ce type d'activité. Il fallait toutefois constater qu'il avait utilisé un engin de descente particulièrement rapide, qu'il n'avait jamais essayé auparavant et sur lequel la pente est dévalée en position principalement couchée à des fins aérodynamiques. Sur le site internet du "Bukolik", les organisateurs précisaient que la descente était rendue difficile par l'étroitesse et les irrégularités du bitume, ainsi que par la fatigue occasionnée par l'enchaînement des descentes, et qu'elle s'adressait à des pratiquants chevronnés. Lorsqu'il a été entendu, le recourant avait admis n'avoir reçu, à titre d'initiation, que des explications de personnes expérimentées sur la manière d'utiliser la "streetluge". Il n'y avait pas eu d'essai pratique autre que la descente du parcours prévu pour tous les participants. Si les parties étaient en désaccord sur la pente qu'ils évaluaient respectivement à 5,7 % et 8 %, une déclivité comprise entre ces deux pourcentages pouvait être qualifiée de relativement importante. Le recourant avait commis l'erreur de trajectoire à un endroit où la route était légèrement bombée et à l'approche d'un virage. Sa vitesse, qu'il estimait lui-même à 40 km/h à cet endroit, était excessive, quand bien même certains descendeurs expérimentés pouvaient atteindre une vitesse de 100 km/h. Toujours est-il que la vitesse admise de 40 km/h était trop élevée pour un engin n'ayant pas d'autre dispositif de freinage que des pneus sous les semelles des chaussures du pilote, sur une route étroite, bosselée et comportant des virages.

3.3. Le recourant fait valoir qu'avant d'entreprendre une première descente, il a reçu les instructions adéquates par des participants confirmés, de sorte qu'il estime avoir pris les

précautions nécessaires et suffisantes pour se familiariser avec son engin. Il conteste que la route fût bosselée, étroite et comportant des virages. A l'endroit de l'accident, la chaussée était large, rectiligne et sans bosses. Le recourant reproche également à la juridiction cantonale d'avoir considéré que le dispositif de freinage n'était pas adapté à une vitesse de 40 km/h. Enfin, c'est à tort qu'elle aurait qualifié de relativement importante une déclivité située entre 5,7 % et 8 %.

3.4. 3.4.1. L'ancien Tribunal fédéral des assurances a jugé qu'une descente d'un col en planche à roulettes, en dehors de toute compétition et sans que la recherche de vitesse soit un but, ne représentait pas une entreprise téméraire absolue. Il a nié, dans les circonstances concrètes du cas, qu'il se fût agi d'une entreprise téméraire relative. En effet, le tronçon de route avait été fermé à la circulation routière. La chaussée était sèche. L'assuré était équipé de toutes les protections nécessaires. Il était expérimenté dans la pratique de ce sport (RAMA 2001 n o U 424 p. 205, arrêt U 187/99).

3.4.2. On peut tirer de cet arrêt une analogie certaine avec la présente cause, ce qui permet de retenir que la pratique de la "streetluge" ne constitue pas, dès l'abord, une entreprise téméraire absolue. Il faut donc examiner si l'existence d'une entreprise téméraire relative doit être reconnue au regard des circonstances du cas concret.

3.4.3. Comme l'ont relevé les premiers juges, le site internet du "Bukolik" indique un parcours d'une longueur de 2200 m, la présence d'épingles (quatre) et de chicanes (deux). On peut y lire sous la rubrique "Bitume": les mots suivants: "bosselé, gluant, joueur... que du bonheur!" S'agissant de la difficulté, il est précisé que le tracé est rendu difficile par son étroitesse et par la fatigue due à l'enchaînement des descentes. Les participants sont avertis, sur ce même site, toujours, que le "Bukolik" n'est pas un "Freeride" pour débutants, mais "un terrain de jeu parfait pour les riders expérimentés". On doit donc conclure que le risque d'accident était élevé pour le recourant qui était non seulement un novice de la discipline, mais qui n'avait jusqu'alors jamais essayé une "streetluge" (la luge lui avait été prêtée par un ami). Le fait que l'accident ne s'est pas produit à un endroit particulièrement dangereux ne saurait être décisif. Comme indiqué, l'enchaînement des descentes fait partie des difficultés de l'épreuve (selon les déclarations qu'il a faites à l'occasion de son audition, le recourant en était à sa quatrième descente au moment de l'accident). Au demeurant, le fait que l'accident serait survenu sur une portion du tronçon réputée sans danger, tend à accréditer la thèse selon laquelle le recourant n'avait pas une maîtrise suffisante de son engin ou que sa vitesse n'était pas adaptée. Quant à la déclivité des lieux, elle devait être assez forte, du moins dans certaines portions du tracé, si l'on considère que, de l'aveu même du recourant, certains participants atteignent une vitesse de 100 km/h. S'agissant d'une manifestation réservée à des adeptes chevronnés et avides de fortes sensations, l'intérêt réside précisément dans la possibilité d'atteindre des vitesses élevées tout en cherchant à surmonter les difficultés du parcours. Au demeurant, une vitesse de 40 km/h n'est pas sans danger, du moins pour un débutant, qui se trouve en position couchée, la tête à l'arrière de l'engin - ce qui favorise l'aérodynamisme mais restreint la visibilité - et qui ne dispose d'aucun moyen mécanique de freinage. Une telle vitesse était en tout cas suffisamment importante pour créer un risque de blessures graves. Le présent cas en est une illustration.

3.5. En conclusion, c'est à juste titre que la juridiction cantonale a confirmé la réduction opérée par la CNA, au motif que l'assuré avait provoqué l'accident par une entreprise téméraire.

#### **E. 4**

Les frais afférents à la présente procédure seront supportés par le recourant qui succombe ( art. 66 al. 1 LTF ). Il a cependant déposé une demande d'assistance judiciaire visant à la dispense des frais judiciaires et à la désignation d'un avocat d'office. Dès lors que les

conditions d'octroi sont réalisées ( art. 64 al. 1 et 2 LTF ), l'assistance judiciaire lui est accordée. Le recourant est toutefois rendu attentif au fait qu'il devra rembourser la Caisse du Tribunal fédéral, s'il retrouve ultérieurement une situation financière lui permettant de le faire ( art. 64 al. 4 LTF ).

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