

# **GE\_GERICHTE ACJC/1527/2016 vom 12. Februar 2016**

GE Cour de justice, 2016-02-12, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge\\_gerichte\\_ACJC\\_1527\\_2016](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_ACJC_1527_2016)

FR: GE\_GERICHTE ACJC/1527/2016 du 12 février 2016

IT: GE\_GERICHTE ACJC/1527/2016 del 12 febbraio 2016

## **Erwägungen**

### **E. 1.1**

Dans les affaires patrimoniales, l'appel est recevable contre les décisions finales lorsque la valeur litigieuse au dernier état des conclusions est de 10'000 fr. au moins (art. 308 al. 1 et 2 CPC).

Dès lors qu'en l'espèce les conclusions prises en dernier lieu par l'appelant devant le premier juge tendaient au paiement de sommes en capital s'élevant à un total de plus de 51'000 fr., la voie de l'appel est ouverte.

- 7/18 -

C/2164/2014

### **E. 1.2**

Le présent appel a été interjeté dans le délai de trente jours (art. 311 al. 1 et 145 al. 1 let. a CPC) et suivant la forme prescrite par la loi (art. 130, 131, 311 al. 1 CPC). Il est ainsi recevable.

### **E. 1.3**

La cause est soumise à la procédure ordinaire et à la maxime des débats, laquelle implique, pour les parties, l'obligation d'alléguer les faits à l'appui de leurs prétentions et d'offrir les preuves permettant d'établir ces faits (art. 55 CPC).

### **E. 1.4**

La Cour revoit la cause en fait et en droit avec un plein pouvoir d'examen (art. 310 CPC).

## **E. 2**

L'appelant produit des pièces nouvelles à l'appui de son appel.

### **E. 2.1**

Selon l'art. 317 al. 1 CPC, les faits et les moyens de preuves nouveaux ne sont pris en considération en appel que s'ils sont invoqués ou produits sans retard (let. a) et s'ils ne pouvaient pas être invoqués ou produits devant la première instance bien que la partie qui s'en prévaut ait fait preuve de diligence (let. b).

### **E. 2.2**

En l'espèce, les pièces produites devant la Cour sont postérieures au prononcé du jugement de première instance, de sorte qu'elles sont recevables.

## **E. 3**

L'appelant reproche au Tribunal d'avoir écarté la responsabilité du détenteur du véhicule dans l'accident du 24 mars 2010, en retenant qu'il a commis une faute grave.

### **E. 3.1**

Les règles de responsabilité en matière de circulation routière relèvent des art. 58 et suivants LCR.

Le principe de la responsabilité causale du détenteur de véhicule automobile fait l'objet des art. 58 et 59 LCR. L'art. 58 al. 1 LCR dispose que si une personne est tuée ou blessée ou qu'un dommage matériel est causé par suite de l'emploi d'un véhicule automobile, le détenteur est civilement responsable. La loi fédérale impose la conclusion d'une assurance couvrant la responsabilité civile du détenteur et celle des personnes dont il est responsable (art. 63 al. 1 et 2 LCR). Une action directe du lésé contre l'assureur est possible (art. 65 al. 1 LCR). La responsabilité du détenteur est indépendante de toute faute de sa part, le cas fortuit ne le libérant pas, pas plus que la faute propre légère ou moyenne du lésé. Toutefois, en vertu de l'art. 59 al. 1 LCR, le détenteur est libéré de la responsabilité civile s'il prouve que l'accident a été causé par la force majeure ou par une faute grave du lésé ou d'un tiers sans que lui-même ou les personnes dont il est responsable aient commis de faute et sans qu'une défectuosité du véhicule ait contribué à l'accident. Il appert ainsi que le détenteur ne peut être libéré qu'en cas de faute grave exclusive du lésé (ATF 124 III 182 consid. 4a). Le fardeau de la preuve incombe au détenteur (respectivement son assurance) qui entend s'exonérer de sa responsabilité (ATF 115 II 283 consid. 1a; arrêts du Tribunal

- 8/18 -

C/2164/2014 fédéral 4A\_433/2013 du 15 avril 2014 consid. 4.1 et 4A\_353/2015 du 4 décembre 2015 consid. 2).

Autrement dit, si le détenteur ne parvient pas à apporter une des trois preuves positives alternatives suivantes (le préjudice a été causé par la force majeure, par la faute grave du lésé ou encore par la faute grave d'un tiers) ainsi que les deux preuves négatives cumulatives qui suivent (absence de faute de sa part, voire du conducteur ou de l'auxiliaire dont il répond, et absence de défectuosité de son véhicule), il faut en conclure qu'il est responsable du sinistre. Selon l'art. 59 al. 2 LCR, si le détenteur ne peut se libérer en vertu de l'art. 59 al. 1 LCR, mais prouve qu'une faute du lésé a contribué à l'accident, le juge fixe l'indemnité en tenant compte de toutes les circonstances. En pareille hypothèse, le dommage total de 100% doit en principe être réparti entre les différentes causes pertinentes sur le plan de la responsabilité civile (ATF 132 III 249 consid. 3.1; arrêt 4A\_353/2015 précité consid. 2). Constitue une faute grave la violation de règles élémentaires qui devraient s'imposer à toute personne prudente dans la même situation; le juge prend en considération les circonstances objectives de l'acte et les conditions subjectives propres à son auteur (ATF 111 II 90).

En principe, un fait est tenu pour établi lorsque le juge a pu se convaincre de la vérité d'une allégation. La loi, la doctrine et la jurisprudence ont apporté des exceptions à cette règle d'appréciation des preuves. L'allègement de la preuve est alors justifié par un "état de nécessité en matière de preuve" (Beweisnot), qui se rencontre lorsque, par la nature même de l'affaire, une preuve stricte n'est pas possible ou ne peut être raisonnablement exigée, en particulier si les faits allégués par la partie qui supporte le fardeau de la preuve ne peuvent être établis qu'indirectement et par des indices (ATF 132 III 715 consid. 3.1; 130 III 321 consid. 3.2 et les références). Tel peut être le cas de la survenance d'un sinistre en matière d'assurance-vol (ATF 130 III 321 consid. 3.2 et les arrêts cités) ou de l'existence d'un lien de causalité naturelle, respectivement hypothétique (ATF 132 III 715 consid. 3.2 et les arrêts

cités). Le degré de preuve requis se limite alors à la vraisemblance prépondérante (die überwiegende Wahrscheinlichkeit), qui est soumise à des exigences plus élevées que la simple vraisemblance (die Glaubhaftmachung). La vraisemblance prépondérante suppose que, d'un point de vue objectif, des motifs importants plaident pour l'exactitude d'une allégation, sans que d'autres possibilités ne revêtent une importance significative ou n'entrent raisonnablement en considération (ATF 133 III 81 consid. 4.2.2; 132 III 715 consid. 3.1; 130 III 321 consid. 3.3). Le principe de la vraisemblance prépondérante s'applique à la preuve que doit apporter le détenteur de l'absence de faute de sa part ou des personnes dont il est responsable (BREHM, La responsabilité civile automobile, 2ème éd. 2010, n. 471).

### **E. 3.2**

La responsabilité du conducteur envers les tiers est régie par les art. 41 et suivants CO (BREHM, op. cit., n. 122).

- 9/18 -

C/2164/2014

### **E. 3.3**

L'art. 53 CO prévoit que le juge n'est point lié par les dispositions du droit criminel en matière d'imputabilité, ni par l'acquittement prononcé au pénal, pour décider s'il y a eu faute commise ou si l'auteur de l'acte illicite était capable de discernement (al. 1). Le jugement pénal ne lie pas davantage le juge civil en ce qui concerne l'appréciation de la faute et la fixation du dommage (al. 2). Cette disposition est applicable à la responsabilité civile automobile (BREHM, op. cit., n. 54).

### **E. 3.4**

Les piétons traverseront la chaussée avec prudence et par le plus court chemin en empruntant, où cela est possible, un passage pour piétons. Ils bénéficient de la priorité sur de tels passages, mais ne doivent pas s'y lancer à l'improviste (art. 49 al. 2 LCR). Les piétons s'engageront avec circonspection sur la chaussée, notamment s'ils se trouvent près d'une voiture à l'arrêt, et traverseront la route sans s'attarder. Ils utiliseront les passages pour piétons ainsi que les passages aménagés au-dessus ou au-dessous de la chaussée qui se trouvent à une distance de moins de 50 m (art. 47 al. 1 OCR). Sur les passages pour piétons où le trafic n'est pas réglé, les piétons ont la priorité, sauf à l'égard des tramways et des chemins de fer routiers. Ils ne peuvent toutefois user du droit de priorité lorsque le véhicule est déjà si près du passage qu'il ne lui serait plus possible de s'arrêter à temps (al. 2).

Hors des passages pour piétons, les véhicules ont donc la priorité. La priorité n'est toutefois pas un droit absolu, comme en témoigne l'obligation d'user de prudence particulière lorsqu'il apparaît qu'un usager va se comporter de manière incorrecte (art 26 al. 2 LCR; ATF 97 IV 124 = SJ 1972 117). Les conducteurs doivent notamment faciliter la traversée de la chaussée aux piétons, en particulier dans les cas où il est manifeste que le piéton s'est engagé sur la chaussée sans imprudence évidente ou sans appréciation erronée de sa part sur la marge de sécurité par rapport au véhicule qui survenait. Dans ces cas, le conducteur ne pourra invoquer son droit de priorité s'il voit trop tard le piéton engagé : il doit réagir immédiatement, seul un temps de réaction d'une seconde étant admis. Le piéton qui s'élance imprudemment et de façon imprévisible sur la chaussée alors que le conducteur ne peut plus arrêter son véhicule commet une faute grave susceptible d'exclure toute responsabilité du

conducteur, et ce même s'il s'engage sur un passage pour piétons (art. 33 al. 1 LCR; ATF 115 II 283 consid. 1a; 100 VI 279). De même, si, dans une colonne, le conducteur laisse un espace relativement grand entre son véhicule et celui qui le précède, il doit prévoir qu'un piéton s'élanche devant lui en croyant pouvoir profiter de l'ouverture pour passer (ATF 97 IV 124 consid. 4). Néanmoins, le conducteur ne doit pas s'attendre qu'un piéton, lui refusant la priorité, traverse brusquement devant lui, en dehors d'un passage de sécurité (Ibid.). S'agissant des passages pour piétons réglés par une signalisation lumineuse, les feux ne déchargent pas l'usager de toute obligation de prudence. Celui-ci peut néanmoins accorder une confiance accrue à cet indicateur et, si le feu est vert, il ne doit en principe pas encore vérifier que la voie est effectivement libre. Il est en droit d'attendre que les piétons ne traverseront pas au rouge et

- 10/18 -

C/2164/2014 encore moins à quelques mètres en dehors du passage pour piétons (arrêt du Tribunal fédéral 6S.333/2006 du 24 novembre 2006 consid. 7.2).

Le conducteur doit vouer à la route et au trafic toute l'attention possible, le degré de cette attention devant être apprécié au regard de toutes les circonstances, telles que la densité du trafic, la configuration des lieux, l'heure, la visibilité et les sources de danger prévisibles (ATF 103 IV 101 consid. 2b). La "prudence particulière" avant les passages pour piétons que doit adopter le conducteur selon l'art. 33 al. 2 LCR signifie qu'il doit porter une attention accrue à ces passages protégés et à leurs abords par rapport au reste du trafic et être prêt à s'arrêter à temps si un piéton traverse la chaussée ou en manifeste la volonté (cf. ATF 121 IV 286 consid. 4b; 115 II 283 consid. 1a). Normalement, le conducteur n'est toutefois pas obligé de réduire sa vitesse à l'approche d'un passage pour piétons lorsque personne ne se trouve à proximité, s'il peut admettre qu'aucun piéton ne va surgir à l'improviste ou encore si on lui fait clairement comprendre qu'il a la priorité. La visibilité du conducteur doit néanmoins porter sur toute la chaussée et sur le trottoir à proximité du passage. Si le conducteur ne bénéficie pas d'une telle visibilité, il doit ralentir de manière à pouvoir accorder la priorité aux piétons dissimulés derrière l'obstacle (cf. ZR 1991 p. 250 n° 78, JT 1993 I p. 710). La situation n'est pas différente lorsqu'un bus s'arrête à une halte, ce qui crée souvent un état de fait dangereux. Dans cette configuration, le conducteur doit en tenir compte et adapter son attitude à la configuration particulière où un bus des transports publics réduisait sa visibilité, en diminuant sa vitesse de manière à pouvoir s'arrêter pour parer à l'éventuel comportement d'un piéton dissimulé derrière le bus, l'expérience enseignant qu'en pareil cas des piétons descendant du bus s'engagent sur la chaussée et la traversent parfois sans s'assurer qu'elle est libre (ATF 97 IV 242 consid. 2; arrêt du Tribunal fédéral 6S.96/2006 du 3 avril 2006 consid. 2).

Dans un arrêt où un motocycliste, circulant à vitesse réduite, avait heurté un piéton qui traversait la route, ivre, de nuit et en dehors d'un passage pour piétons, le Tribunal fédéral a jugé que l'autorité cantonale n'avait pas violé le droit fédéral en retenant que la preuve libératoire de l'absence de faute du motocycliste n'avait pas été apportée. Il existait en effet une certaine probabilité que celui-ci ait vu ou ait pu voir le piéton aviné en train de s'élaner à travers la rue, respectivement qu'il aurait pu se rendre compte que ce dernier allait lui couper la priorité, et donc qu'il aurait pu réagir pour éviter la collision (arrêt du Tribunal fédéral 4A\_329/2009 du 1er décembre 2010 consid. 4.3.2).

### **E. 3.5**

Selon l'art. 26 al. 2 LCR, une prudence particulière s'impose à l'égard des enfants, des infirmes et des personnes âgées, et de même s'il apparaît qu'un usager de la route va se comporter de manière incorrecte. Néanmoins, si le conducteur ne pouvait pas voir le piéton, ni déterminer son âge, il ne saurait lui être reproché de

- 11/18 -

C/2164/2014 n'avoir pas fait preuve d'une prudence particulière (arrêt du Tribunal fédéral 1B\_14/2011 du 12 avril 2011 consid. 2.4).

### **E. 3.6**

À teneur de l'art. 75 al. 1 de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR; RS 741.21), la ligne d'arrêt (blanche, continue et perpendiculaire à la chaussée; 6.10) indique l'endroit où les véhicules doivent s'arrêter près des signaux lumineux. La partie frontale du véhicule ne doit pas dépasser la ligne d'arrêt. 3.7.1 En l'espèce, la première question à examiner est celle de savoir si l'appelant se trouvait sur un passage pour piétons. L'appelant a constamment soutenu que c'était le cas. Il apparaît qu'il a été déplacé inconscient après l'accident par les secours, de manière perpendiculaire à la route vers les voies du tram; il n'est pas plausible qu'il ait été transporté sur plusieurs mètres vers l'avant ou vers l'arrière selon l'axe de la route, avant tout soin, au vu de la gravité des lésions dont il souffrait. Les deux croquis établis par les policiers indiquent que le point de choc se situerait à six mètres environ en avant du passage pour piétons, ce qui est corroboré par un témoignage, qui a fait état d'une chute du piéton perpendiculaire à la route (témoin H. \_\_\_\_\_), par les photographies et par les dégâts sur le véhicule. Selon l'un des croquis établis par les policiers, le point de chute se trouverait néanmoins avant le point de choc, selon le sens de la marche du véhicule, ce qui apparaît une inadvertance au regard des photographies figurant au dossier. Un témoin isolé a aussi affirmé, de façon peu crédible car il contredit les autres témoignages et les dégâts constatés sur le véhicule, que l'appelant aurait volé au-dessus du véhicule, donc vers l'arrière. Ces éléments apparaissent insuffisants à remettre en cause les constats des policiers sur la localisation du point de choc, qui n'est pas contesté par les intimées. L'appelant invoque le côté de son corps qui a subi des lésions et l'habitude qu'il aurait, selon ses propres dires, de traverser sur les passages pour piétons, soit autant d'éléments dénués de pertinence, s'agissant d'établir sa position au moment du choc en l'occurrence, comme il sera développé ci-dessous. La Cour tient pour établi que le point de choc se trouvait entre la ligne d'arrêt pour les véhicules et le passage pour piétons. L'appelant traversait ainsi hors du passage pour piétons; il était donc, en principe, débiteur de la priorité. 3.7.2 Il s'impose ensuite de déterminer dans quel sens l'appelant traversait la chaussée.

- 12/18 -

C/2164/2014 Entendu par la police à l'hôpital, à une date indéterminée, il a affirmé traverser en provenance de W. \_\_\_\_\_, avant d'alléguer le contraire dans sa plainte pénale et devant le Tribunal près de cinq ans après les faits. Il soutient qu'il n'était pas en état de répondre aux questions des policiers au moment où ceux-ci l'ont interrogé à l'hôpital. Il ressort cependant du dossier que l'appelant était déjà en mesure de parler dix jours après l'accident. Ses allégations sur une contre-indication médicale ultérieure n'ont pas été démontrées. Il en découle qu'au moment où les policiers se sont rendus à son chevet, vraisemblablement le 19 avril 2010, date à laquelle il a été informé de son droit de déposer plainte pénale, il était en mesure de leur répondre correctement. L'on ne discerne pas non plus pourquoi, ni comment les policiers auraient déformé ses déclarations ou pu les comprendre de façon erronée sur ce

point. Ainsi, sa déposition à la police telle que transcrite dans le rapport est fiable. Par ailleurs, les considérations sur les habitudes du recourant ou un rendez-vous qu'il aurait eu ce jour-là sur W. \_\_\_\_\_ sont dénuées de pertinence, en ce qu'elles n'excluent pas qu'il ait pu traverser la rue à plusieurs reprises, dans un sens ou dans l'autre. L'appelant se prévaut encore des lésions qu'il aurait subies sur la partie droite de son corps, ce qui signifierait qu'il traversait de gauche à droite par rapport au véhicule. Les intimées ont admis qu'il avait subi des lésions majoritairement sur la partie droite de son corps. En tout état, l'appelant a été heurté par le véhicule, puis a chuté au sol, sans que l'on sache quel événement a causé quelles lésions. La localisation de ces dernières n'est ainsi pas propre à constituer un indice de la direction dans laquelle l'appelant cheminait au moment de l'impact. Au vu des dégâts occasionnés à la camionnette, la police a conclu que l'appelant l'avait percutée et traversait donc en provenance de W. \_\_\_\_\_. Ces dégâts étaient localisés sur le rétroviseur et le côté droits du véhicule, de sorte que l'on conçoit mal comment ils auraient pu être occasionnés par un piéton venant de la gauche dudit véhicule. Sur la base des premières déclarations de l'appelant et des constatations objectives, il est ainsi établi que le piéton cheminait en provenance de W. \_\_\_\_\_.

3.7.3 Demeure encore litigieuse la question de savoir si la signalisation lumineuse était verte pour les piétons au moment de l'accident.

L'appelant a affirmé qu'il avait traversé alors que la signalisation était au vert pour les piétons, sa déclaration n'ayant jamais varié sur ce point. A ce sujet, la conductrice a affirmé qu'elle avançait en attendant que le feu devînt vert - il était par voie de conséquence rouge -, ce qui pourrait corroborer la version de l'appelant, selon laquelle le feu était vert pour les piétons, pour le moins lorsqu'il avait entrepris de traverser la route. Le rapport de police ne contient aucune

- 13/18 -

C/2164/2014 indication à ce sujet et, comme l'admettent les intimées, aucun témoin n'a vu la scène, de sorte que ce fait n'a pas été élucidé de manière définitive, ainsi que le démontrent les écritures produites en appel. Les intimées qui soutiennent en appel que le feu était vert pour les voitures n'en apportent aucune preuve. Or, le détenteur du véhicule supporte le fardeau de la preuve et donc les conséquences de l'absence de cette dernière, étant rappelé que, sur la question de la faute du lésé, une exigence de preuve stricte s'applique. On ne peut donc pas exclure que le feu ait été vert pour les piétons et ainsi rouge pour les véhicules.

Comme il a été retenu plus haut, l'appelant traversait hors du passage piéton, mais a été heurté après la ligne d'arrêt pour les véhicules attendant au feu, soit à un endroit où la camionnette n'était pas censée se trouver si le feu était rouge pour les véhicules, puisque l'avant du véhicule ne doit pas dépasser ladite ligne d'arrêt. Dans ce cas, même s'il se trouvait hors du passage pour piétons et ne disposait pas de la priorité, l'appelant traversait là où aucun véhicule ne devait le heurter, en raison du feu rouge. La camionnette ne disposait alors pas non plus du droit de priorité en raison de ce même feu rouge.

Ainsi, la localisation particulière du point de choc, entre le passage pour piétons et la ligne d'arrêt, pondère la gravité de la faute de l'appelant, qui ne saurait être considérée telle que s'il avait traversé à l'improviste hors d'un passage pour piétons situé à moins de cinquante mètres, là où il pouvait s'attendre à voir surgir un véhicule. Dès lors qu'il n'est pas certain que tel soit le cas, sa faute ne saurait être qualifiée de grave. Dans ce cadre, le juge civil

n'est pas lié par le classement rendu par le Procureur général, ni par l'éventuelle contravention qui aurait été infligée à l'appelant.

3.7.4 Par conséquent, la preuve d'une faute grave de l'appelant n'a pas été apportée.

3.8.1 Il n'a pas été prouvé que la conductrice a franchi la ligne d'arrêt alors que le feu était vert. Même s'il fallait admettre que ce fût le cas, son comportement n'apparaîtrait pas exempt de reproches.

Selon sa déclaration, elle circulait dans une file de véhicules, un tram avançant dans le même sens qu'elle avec plusieurs mètres d'avance. Elle ne se souvenait pas d'avoir vu un tram circuler en sens inverse. Sur ce point, sa version a été contredite par un témoin qui a affirmé que l'avenue était vide ou presque.

Elle attendait que le feu passât au vert, puis avait enclenché la deuxième vitesse. L'accident était survenu sans qu'elle vît le piéton.

Compte tenu de l'heure de l'accident, peu avant 15h40, conformément à l'heure d'alerte des ambulanciers, soit 15h39, et des relevés téléphoniques figurant à la procédure faisant état de communications téléphoniques une vingtaine de minutes

- 14/18 -

C/2164/2014 avant ce moment ou largement plus tard, il faut retenir que la conductrice ne téléphonait pas au moment de l'accident.

Cependant, ni celle-ci, ni ses conjoints n'ont émis aucune hypothèse qui expliquerait, sous l'angle de la vraisemblance prépondérante, pourquoi et comment le piéton se serait retrouvé si proche de la route tout en demeurant invisible des conducteurs de véhicules y circulant. La présence d'un tram a été évoquée, sans qu'il soit clairement soutenu qu'il cachait le piéton, le rapport de police ne fournissant pas d'explication à ce sujet. Le jugement ne consacre aucun développement à cette question, se limitant à constater que le piéton n'était pas visible, sans que cela n'implique de faute de la conductrice. L'appelant conteste ce point.

Certes, la police a constaté que le piéton était entré en collision avec le véhicule et non l'inverse, mais, au vu des dégâts, des lésions subies et des déclarations de la conductrice, le véhicule était lui aussi en déplacement, le heurt s'étant produit entre le piéton et le rétroviseur. Il apparaît toutefois difficilement soutenable que les dommages au véhicule et les blessures de l'appelant aient pu être occasionnés par la seule force de déplacement du piéton; les déclarations du policier sur ce point doivent dès lors être appréciées avec réserve. Les conjoints ont laissé entendre que le piéton aurait traversé de façon "intrépide et intempestive" ou se serait "jeté contre le véhicule", mais il n'a pas été allégué, et encore moins démontré, que l'appelant se serait précipité contre la camionnette avec une certaine vitesse, en traversant les deux lignes du tram, tout en restant dissimulé de la vision de la conductrice pendant ce temps. Cette éventualité n'est au demeurant guère vraisemblable au vu de la maladie de Parkinson dont souffre l'appelant. Il en va de même de l'hypothèse selon laquelle le piéton aurait été dissimulé par le tram, puisque celui-ci aurait circulé - pour peu qu'il y en ait eu un - avec quelques mètres d'avance sur la camionnette, selon les dires de la conductrice, de sorte qu'il ne diminuait pas sa visibilité sur sa droite.

Même s'il fallait retenir que le feu était vert pour les véhicules, il ne pouvait l'être que depuis quelques instants seulement. Dans cette seconde configuration, il était envisageable qu'un piéton tente de traverser la route en comptant sur le feu rouge des véhicules puis se

fasse surprendre par le feu vert donné aux véhicules. Un tel comportement piétonnier est courant, de sorte que l'expérience impose une plus grande prudence au conducteur dans une telle situation, soit lorsqu'il s'apprête, après l'apparition du feu vert, à franchir un passage piéton. D'ailleurs, si, comme la conductrice l'allègue, elle circulait dans une file de voitures, au ralenti dans l'attente que le feu passe au vert, elle pouvait s'attendre à voir traverser un piéton qui se faufile entre les voitures. L'hypothèse d'une file de véhicules est néanmoins peu crédible, puisqu'un témoin a déclaré que l'avenue était vide, ou presque, et que l'on ne discerne pas comment plusieurs véhicules pouvaient

- 15/18 -

C/2164/2014 attendre que le feu devînt vert, si la conductrice elle-même se trouvait déjà au niveau de la ligne d'arrêt ou presque à ce moment-là.

Un tel degré d'attention accru s'accorderait d'ailleurs avec celui requis par le conducteur d'un véhicule à l'approche d'un passage pour piétons. Il incombe en effet au conducteur de s'assurer alors une bonne visibilité, ce qui est d'autant plus le cas si le feu pour les véhicules est rouge lors de cette approche.

Ainsi, au vu du déroulement imprécis des événements précédant immédiatement l'accident, il demeure raisonnablement vraisemblable que la conductrice ait pu et dû, en usant de la prudence commandée par les circonstances, voir le piéton qui s'approchait et prendre ainsi les mesures propres à éviter l'accident. Compte tenu du temps de réaction, il est plausible que la conductrice aurait eu le temps de freiner pour éviter la collision.

Les intimées se sont affranchies, à tort, de leur obligation de présenter une thèse répondant aux exigences de la vraisemblance prépondérante de sorte qu'elles doivent en supporter les conséquences.

A cela s'ajoute que si elle avait vu le piéton, la conductrice aurait pu réaliser, conformément à l'art. 26 al. 2 LCR qu'il était relativement âgé et physiquement diminué, cette circonstance ajoutant un devoir de prudence supplémentaire qu'elle n'a pas respecté.

3.8.2 Par conséquent, la preuve de l'absence de faute de la conductrice n'a pas été apportée, même à la faveur du degré de preuve facilité applicable.

### **E. 3.9**

Ainsi, le détenteur a échoué à apporter les preuves libératoires de l'art. 59 al. 1 LCR, de sorte que sa responsabilité n'est pas exclue à ce titre.

Le jugement entrepris sera annulé. En tant que la procédure a été limitée à la question de l'exclusion de la responsabilité au sens de l'art. 59 LCR et que les autres conditions de ladite responsabilité n'ont été ni évoquées, ni instruites, ni a fortiori tranchées, la cause sera renvoyée à l'autorité précédente (art. 318 al. 1 let. c ch. 1 et 2 CPC).

### **E. 4**

La responsabilité de la conductrice au regard de l'art. 41 CO n'a pas été traitée séparément, ni fait l'objet de débats lors de la procédure de première instance (art. 318 al. 1 let. c ch. 1 et 2 CPC). A cet égard, le fait qu'il n'ait pas été suffisamment prouvé que la conductrice n'avait commis aucune faute au sens de l'art. 59 LCR ne signifie pas encore qu'il a été démontré qu'elle en aurait commis une, voire un acte illicite, au sens de l'art. 41 CO, puisque cette disposition, contrairement aux principes régissant la responsabilité du détenteur de véhicule à moteur, ne prévoit pas une responsabilité causale et que le fardeau de la preuve

- 16/18 -

C/2164/2014 est, donc, inversé. Il se justifie, par conséquent, de retourner le dossier au premier juge sur ce point aussi

### **E. 5.1**

Les frais d'appel seront mis à la charge de la partie qui succombe (art. 95 et 106 al. 1 1ère phr. CPC).

### **E. 5.2**

Les frais judiciaires d'appel seront fixés à 4'512 fr. (art. 96 CPC; art. 17 du Règlement fixant le tarif des frais en matière civile [RTFMC; E 1 05.10]) et mis à la charge des intimées, qui succombent. Ils seront compensés avec l'avance de frais de 4'512 fr. effectuée par l'appelant, qui est acquise à l'Etat (art. 106 al. 1 et 111 al. 1 CPC). Les intimées seront condamnées conjointement et solidairement à verser la somme de 4'512 fr. à l'appelant (art. 111 al. 2 CPC).

### **E. 5.3**

Les intimées seront également condamnées, conjointement et solidairement, aux dépens d'appel de l'appelant, arrêtés à 4'000 fr., débours et TVA compris (art. 85 et 90 RTFMC; art. 20, 23, 25 et 26 LaCC; ATF 93 I 116 consid. 5a). \* \* \* \* \*

- 17/18 -

C/2164/2014 PAR CES MOTIFS, La Chambre civile : A la forme : Déclare recevable l'appel interjeté par A.\_\_\_\_\_ contre le jugement JTPI/2084/2016 rendu le 12 février 2016 par le Tribunal de première instance dans la cause C/2164/2014-8. Au fond : Annule le jugement entrepris. Renvoie la cause au Tribunal pour instruction et nouvelle décision dans le sens des considérants. Sur les frais : Arrête les frais judiciaires d'appel à 4'512 fr., les met à la charge, conjointement et solidairement, de B.\_\_\_\_\_, C.\_\_\_\_\_, Sàrl et D.\_\_\_\_\_ SA et les compense avec les avances de frais versées, restant acquises à l'Etat de Genève. Condamne en conséquence B.\_\_\_\_\_, C.\_\_\_\_\_, Sàrl et D.\_\_\_\_\_ SA, conjointement et solidairement, à rembourser à A.\_\_\_\_\_ la somme de 4'512 fr. Condamne, conjointement et solidairement, B.\_\_\_\_\_, C.\_\_\_\_\_, Sàrl et D.\_\_\_\_\_ SA à verser à A.\_\_\_\_\_ la somme de 4'000 fr. au titre de dépens d'appel. Siégeant : Madame Florence KRAUSKOPF, présidente; Madame Sylvie DROIN, Monsieur Ivo BUETTI, juges; Madame Camille LESTEVEN, greffière.

La présidente : Florence KRAUSKOPF

La greffière : Camille LESTEVEN

- 18/18 -

C/2164/2014

Indication des voies de recours : Conformément aux art. 72 ss de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF; RS 173.110), le présent arrêt peut être porté dans les trente jours qui suivent sa notification avec expédition complète (art. 100 al. 1 LTF) par-devant le Tribunal fédéral par la voie du recours en matière civile. Le recours doit être adressé au Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14. Valeur litigieuse des conclusions pécuniaires au sens de la LTF supérieure ou égale à 30'000 fr.

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