

# **GE\_GERICHTE ATAS/1158/2012 vom 20. September 2012**

GE Cour de justice, 2012-09-20, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge\\_gerichte\\_ATAS\\_1158\\_2012](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_ATAS_1158_2012)

FR: GE\_GERICHTE ATAS/1158/2012 du 20 septembre 2012

IT: GE\_GERICHTE ATAS/1158/2012 del 20 settembre 2012

## **Regeste**

Résumé: L'entraînement de motocross libre sur un circuit préparé par un club comprenant plusieurs sauts et avec une dizaine de participants au maximum - qui n'est ni chronométré, ni destiné à se préparer à une compétition - n'est pas une entreprise téméraire absolue au sens de l'art. 50 al. 2 OLAA. Il consiste davantage à tester son agilité à se maintenir sur son engin qu'à rechercher une grande vitesse. En effet, la pratique du motocross dans de telles conditions ne présente pas un risque de collision particulièrement grave et elle n'implique pas un risque important de chute au vu de l'absence de sauts périlleux ou de figures acrobatiques exposant le motard à un danger particulièrement grave qui ne lui permettrait pas de prendre des mesures pour le ramener à des proportions raisonnables. L'assuré était apte à pratiquer ce sport au vu de sa longue expérience de motard et a pris toutes les mesures de précaution nécessaires pour limiter le risque de chute et d'accident à un niveau admissible en s'équipant correctement et en adaptant sa vitesse à son niveau. Par conséquent, en l'espèce, il ne s'agit pas davantage d'une entreprise téméraire relative.

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Conformément à l'art. 134 al. 1 let. a ch. 5 de la loi sur l'organisation judiciaire, du 26 septembre 2010 (LOJ; RS E 2 05) en vigueur dès le 1er janvier 2011, la Chambre des assurances sociales de la Cour de justice connaît en instance unique des contestations prévues à l'art. 56 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000 (LPGA; RS 830.1) relatives à la loi fédérale sur l'assurance-accidents, du 20 mars 1981 (LAA; RS 832.20). Sa compétence pour juger du cas d'espèce est ainsi établie.

### **E. 2**

La LPGA, entrée en vigueur le 1er janvier 2003, est applicable.

### **E. 3**

Déposé en temps utile et dans la forme légale, le recours est recevable.

A/3273/2011 - 9/17 -

### **E. 4**

Le litige porte sur le droit de l'assurance de réduire les prestations en espèces fondé sur la participation de l'assuré à une entreprise téméraire, singulièrement sur les risques inhérents au moto-cross.

### **E. 5**

a) Selon l'art. 6 al. 1 LAA, les prestations d'assurance sont allouées en cas d'accident professionnel, d'accident non professionnel et de maladie professionnelle. L'assuré totalement ou partiellement incapable de travailler à la suite d'un accident a droit à une indemnité journalière (art. 16 al. 1 LAA). b) Cependant, aux termes de l'art. 37 al. 2 LAA, si l'assuré a provoqué l'accident par une négligence grave, les indemnités journalières versées pendant les deux premières années qui suivent l'accident sont, en dérogation à l'art. 21 al. 1 LPGa, réduites dans l'assurance des accidents non professionnels. La réduction ne peut toutefois excéder la moitié du montant des prestations lorsque l'assuré doit, au moment de l'accident, pourvoir à l'entretien de proches auxquels son décès ouvrirait le droit à des rentes de survivants. Constitue une négligence grave la violation des règles élémentaires de prudence que toute personne raisonnable eût observées dans la même situation et les mêmes circonstances, pour éviter les conséquences dommageables prévisibles dans le cours ordinaire des choses (ATF 118 V 305 consid. 2a p. 306; Frésard/ Moser-Szeless, L'assurance-accidents obligatoire, in: Schweizerisches Bundes-verwaltungsrecht [SBVR], Soziale Sicherheit, 2006, n. 303 p. 933). c) 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. Fondé sur cette norme de délégation de compétence, l'art. 50 al. 1 OLAA 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. 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 (art. 50 al. 2 OLAA).

## **E. 6**

a) 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 (SVR 2007 UV n. 4 p. 10 [U 122/06] consid. 2.1), notamment lorsqu'elle paraît

A/3273/2011 - 10/17 - insensée (« unsinnig », MAURER, Schweizerisches Unfallversicherungsrecht, 1985, p. 507). La jurisprudence qualifie d'entreprise téméraire certains sports dangereux, qui ont lieu sous forme de compétition et ont un but de recherche de vitesse et tel est le cas, par exemple, de la participation à une course automobile de côte ou en circuit (ATF 113 V 222, 112 V 44), à une compétition de motocross (RAMA 1991 no U 127 p. 221 [U 5/90]), à un combat de boxe ou de boxe thaï (ATFA 1962 p. 280; RAMA 2005 no U 552 p. 306 [U 336/04]), ou encore, faute de tout intérêt digne de protection, de l'action de briser un verre en le serrant dans sa main (SVR 2007 UV n. 4 p. 10 consid. 2.1). b) Dans un arrêt U\_122/06 du 19 septembre 2006, le Tribunal fédéral des assurances a résumé la situation de la manière suivante : doivent tout d'abord être qualifiés d'entreprises téméraires absolues les sports exercés en compétition et qui dépendent de la vitesse (courses de moto-cross, de côte ou encore de karting). Viennent ensuite les sports dans lesquels des coups visent directement le corps (combats de boxe ou de boxe thaïe). Enfin, d'autres sports

sont qualifiés d'entreprises téméraires tantôt absolues tantôt relatives en fonction de l'influencabilité du risque et d'autres éléments (canyoning, rallye automobile, vols en delta, spéléologie, escalade, luge avec des chambres à air de voitures ou de poids lourds).

#### **E. 7**

a) 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. Peuvent constituer des entreprises téméraires relatives le canyoning (ATF 125 V 312), la plongée, y compris la plongée spéléologique dans une source (ATF 96 V 101), l'alpinisme et la varappe (ATF 97 V 72, 86), ou encore le vol delta (ATF 104 V 19). 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 (cf. SVR 2007 UV n. 4 p. 10, consid. 2.2). b) Ainsi, en d'autres termes, en cas d'entreprises téméraires absolues, l'assuré s'expose à un danger particulièrement grave sans pouvoir prendre des mesures destinées à ramener le danger à des proportions raisonnables alors que, en matière d'entreprises téméraires relatives, il s'expose à un danger particulièrement grave sans prendre de telles mesures (ATF 124 V 356 consid. 2c).

#### **E. 8**

a) Une liste non exhaustive des activités considérées comme des entreprises téméraires absolues a été dressée par la Commission ad hoc LAA dans sa

A/3273/2011 - 11/17 - recommandation n° 5/83 sur l'application de la LAA et de l'OLAA, modifiée le 16 juin 2010. Sont cités : courses d'auto-cross, sur circuit, stock-car, épreuves de vitesse, conduite automobile ; base-jumping ; combats de plein-contact (p. ex. combats de boxe) ; destruction volontaire de verre ; karaté extrême ; courses de moto-cross , y compris entraînement sur parcours; de bateaux à moteur ; de moto , y compris entraînement et moto sur circuit; de descente en VTT ; de quad ; de descentes en planches à roulettes, dans le cadre de compétitions ou d'épreuves de vitesse ; courses de moto-neige ; chasse au record de vitesse à ski ; speedflying ; plongée sous-marine à plus de quarante mètres de profondeur ; hydrospeed / riverboogie. Cette liste n'est pas contraignante pour les tribunaux. Elle a cependant été confirmée sur plusieurs points (Collection Assista TCS p. 396). La recommandation n° 5/83 a été entièrement révisée avec effet au 16 juin 2010 et contient désormais, à titre d'entreprises téméraires absolues, outre les sports précédemment cités, la conduite automobile sur circuit et la moto sur circuit, hors cours de formation à la sécurité routière. Les recommandations de la Commission ad-hoc sinistres LAA ne sont ni des ordonnances administratives ni des directives de l'autorité de surveillance aux organes d'exécution de la loi. Elles ne créent pas de nouvelles règles de droit. Même si elles ne sont pas dépourvues d'importance sous l'angle de l'égalité de traitement des assurés, elles ne lient pas le juge (ATF 114 V 315 consid. 5c p. 318; RAMA 1994 no U 207 p. 336 consid. 4c). b) De son côté, la SUVA a également établi une liste non exhaustive des entreprises téméraires absolues, qui n'est pas non plus contraignante pour les tribunaux. Cette liste peut être modifiée, par exemple lorsque de nouveaux sports apparaissent ou lorsque certains

sports se modifient techniquement (TÄNNLER, Sport und Versicherung, 2007, p. 160). En juillet 2011, elle correspondait en substance à la recommandation n° 5/83 de la Commission ad hoc LAA, et incluait les courses de moto-cross, y compris l'entraînement sur le circuit.

## E. 9

S'agissant plus particulièrement du sport automobile et motocycliste, le Tribunal fédéral et les tribunaux cantonaux se sont prononcés de la manière suivante. a) Dans l'arrêt dit « Ruedin » (ATF 112 V 44), le Tribunal fédéral a constaté que la course de côte à laquelle participait le recourant avait pour but principal, sinon exclusif, de parcourir - sur un tracé sinueux et relativement étroit - la distance prévue dans un minimum de temps, ce qui conduisait nécessairement le pilote à prendre des risques et à s'exposer à un danger. Le pilote devait, en particulier, sous peine de perdre du temps par rapport à ses concurrents, aborder les virages en freinant le plus tard possible, pour accélérer ensuite au maximum à la sortie de ces derniers. Une telle manœuvre comportait un risque non négligeable de sortie de route, même pour un pilote bien entraîné et disposant d'un matériel adéquat. Dès lors, contrairement à d'autres épreuves automobiles, dans lesquelles les qualités

A/3273/2011 - 12/17 - d'endurance ou d'adresse du pilote, voire de résistance mécanique du véhicule, pouvaient jouer un rôle, et où la vitesse n'était pas au premier plan, une course de côte présentait toutes les caractéristiques d'un risque fortement aggravé, auquel l'assuré s'exposait sans pouvoir prendre des mesures destinées à ramener ce danger à des proportions raisonnables. Une course de côte devait donc être qualifiée d'entreprise téméraire absolue. b) Le 17 août 1990, le Tribunal administratif du canton de Neuchâtel a considéré qu'une course de moto sur un circuit destiné à la compétition devait être assimilée à une course automobile au sens de l'arrêt Ruedin précité. En effet, cette manifestation, à laquelle le recourant s'appretait à participer sur le circuit de Dijon- Prenois, constituait une épreuve sportive dans laquelle la vitesse des participants représentait un aspect déterminant (RJN 1990 p. 238). c) Dans un arrêt du 6 mai 1991, le Tribunal fédéral des assurances a rappelé, en rapport avec le motocross, que la pratique de la compétition accroissait notablement les risques encourus par les pilotes, aussi bien lors des entraînements libres en vue d'une course que de la course proprement dite ou des épreuves de qualifications. S'agissant plus particulièrement des essais, ils devaient permettre aux pilotes, durant un court laps de temps, de déterminer notamment la vitesse maximale sur les différentes parties du parcours et la trajectoire idéale, afin de se présenter dans les meilleures conditions au départ des épreuves de qualifications. Il était ainsi incontestable que les risques encourus par les pilotes durant les entraînements libres étaient comparables à ceux découlant de la course proprement dite (RAMA 1991, page 223). d) Dans un arrêt du 5 mars 2001, le Tribunal fédéral des assurances a considéré qu'un déplacement avec une planche à roulettes sur une route franchissant un col ne constituait pas une entreprise téméraire absolue faute de compétition et de tentative d'atteindre de la vitesse. Il a plus particulièrement considéré que des descentes avec des planches à roulettes, des skis, snowboards ou vélos comportaient certains dangers de blessures. Cependant, dans la mesure où des descentes en planche à roulettes n'étaient pas pratiquées dans un but de compétition et de vitesse, elles ne pouvaient être qualifiées d'entreprises téméraires au regard de la pratique (arrêt du 5 mars 2001, publié in RJ - Recueil de jurisprudence, n° 1476). e) La Cour de céans a jugé du cas d'une assurée ayant chuté lors d'une séance de pilotage, les deux motards suivants l'ayant évitée, mais le troisième l'ayant percutée de plein fouet, entraînant de graves blessure dont la perte d'un bras. La Cour a estimé qu'une journée de perfectionnement de moto sur circuit,

sans élément de compétition de sorte que la vitesse ne jouait pas de rôle prédominant, alors que des mesures destinées à ramener le danger à des proportions raisonnables avaient été prises (circuit sécurisé, présence d'instructeurs, nombre limité de participants, pas de chronométrage ni de mesure de vitesse, pas de départ en masse, équipement,

A/3273/2011 - 13/17 - etc.) n'était pas une entreprise téméraire absolue. Par ailleurs, l'assurée était apte à exercer ce sport et avait pris les précautions nécessaires pour limiter les risques à un niveau admissible (équipement adéquat, inscription dans son niveau, consignes de sécurité suivies, encadrement par des moniteurs et des commissaires de piste; circuit homologué, moto adaptée que l'assurée utilisait depuis plusieurs années, etc.) durant cette journée de perfectionnement, de sorte qu'il ne s'agissait pas non plus d'une entreprise téméraire relative (ATAS 442/2011 du 13 avril 2011). Le Tribunal fédéral en a jugé autrement, annulant cette décision par arrêt du 27 janvier 2012 (8C\_472/2011). Il a d'abord affirmé que l'on ne peut pas d'emblée affirmer que la pratique de la moto sur circuit, en dehors de toute compétition, constitue une entreprise téméraire absolue, car en soi, le risque inhérent à cette pratique n'est guère plus élevé que la conduite sur route: même si la vitesse est limitée sur les routes, le pilote est soumis au danger que peuvent provoquer les autres usagers, tandis qu'un circuit est en principe libre des obstacles que constitue la circulation et est en général spécialement aménagé pour atténuer les conséquences des erreurs ou des chutes (consid. 4). Le TF a ensuite examiné les conditions dans lesquelles se déroulait une séance de pilotage du genre de celle à laquelle l'assurée a participé. Il a ainsi relevé que si les séances de pilotage sur circuit telles que décrites (notamment pas de limitation de vitesse, pas de distance imposée entre les participants et pas de visibilité sur le lieu de l'accident) ne font pas l'objet d'un chronométrage, elles n'en impliquent pas moins une certaine recherche de vitesse, sans quoi elles ne présenteraient guère d'intérêt. A l'abri des contraintes de la circulation routière, elles donnent au pilote la possibilité de rouler bien au-delà des limitations de vitesse qu'impose la conduite sur route. Elles lui permettent d'adopter la meilleure trajectoire sur circuit, de s'entraîner aux techniques de freinage et de positionnement sur la moto. Elles lui offrent aussi l'occasion de tester ses propres limites et celles de sa machine. Le fait de rouler en groupe (40 participants) est de nature à susciter une certaine émulation, voire à favoriser un esprit de compétition. Le risque de chute n'est pas négligeable, même pour un pilote expérimenté. Lorsque plusieurs motos roulent à des distances très rapprochées et à des vitesses élevées, de surcroît sur une portion de circuit sans visibilité à l'arrière, une chute présente un danger particulièrement grave, tout d'abord pour la victime, qui risque d'être percutée de plein fouet, et ensuite pour les pilotes qui suivent de près et qui risquent à leur tour de chuter. Un tel danger ne peut guère être maîtrisé par le personnel d'encadrement. Si la séance peut être stoppée par le lever d'un drapeau ou par un feu, cette mesure n'intervient qu'après coup. Le Tribunal fédéral a déterminé que l'accident survenu dans les conditions décrites résulte de la réalisation d'un risque inhérent et particulièrement important au genre de manifestation à laquelle l'intimée participait et qu'il y a lieu d'admettre, en conséquence, que la séance de pilotage au cours de laquelle l'accident assuré est survenu, constituait une entreprise téméraire absolue.

A/3273/2011 - 14/17 - f) Avant l'arrêt du Tribunal fédéral précité, la Chambre des assurances sociales a exclu l'entreprise téméraire absolue dans un cas similaire, concernant un assuré effectuant pour la première fois un parcours sur un circuit, soit une journée d'essai hors compétition, sans chronométrage, avec un nombre limité de participants, tous débutants et donc peu enclins à la compétition. Du point de vue relatif, l'assuré était

correctement équipé, inscrit en catégorie débutant, ce qui correspondait à son niveau, il avait suivi une brève formation, portant sur la manière d'aborder le circuit et sur les consignes de sécurité à respecter, il avait participé à cette journée avec sa propre moto, qu'il connaissait bien et était titulaire du permis moto depuis une douzaine d'années. De plus, le circuit était homologué et muni de signaux nécessaires (ATAS 1140/2011 du 24 novembre 2011). Cet arrêt n'a pas été porté devant le Tribunal fédéral.

#### **E. 10**

Le juge des assurances sociales fonde sa décision, sauf dispositions contraires de la loi, sur les faits qui, faute d'être établis de manière irréfutable, apparaissent comme les plus vraisemblables, c'est-à-dire qui présentent un degré de vraisemblance prépondérante. Il ne suffit donc pas qu'un fait puisse être considéré seulement comme une hypothèse possible. Parmi tous les éléments de fait allégués ou envisageables, le juge doit, le cas échéant, retenir ceux qui lui paraissent les plus probables (ATF 126 V 360 consid. 5b, 125 V 195 consid. 2 et les références ; cf. ATF 130 III 324 consid. 3.2 et 3.3). Aussi n'existe-t-il pas, en droit des assurances sociales, un principe selon lequel l'administration ou le juge devrait statuer, dans le doute, en faveur de l'assuré (ATF 126 V 322 consid. 5a).

#### **E. 11**

Dans le cas d'espèce, il convient d'abord d'examiner si l'activité pratiquée est une entreprise téméraire absolue. Dans son arrêt du 27 janvier 2012, le Tribunal fédéral a déterminé que l'entreprise était absolument téméraire eu égard aux particularités et conditions de la séance de pilotage de moto, qui présentait un risque inhérent et particulièrement important, le danger qu'un autre motard percute celui qui avait chuté ne pouvant pas être maîtrisé par le personnel. Notre Haute Cour a estimé que l'on ne pouvait pas retenir, d'emblée, que la pratique de la moto, sur circuit, en dehors de toute compétition, constituait une entreprise téméraire absolue. Elle a ensuite examiné le nombre de participants, les consignes de sécurité, etc., et a estimé que l'entreprise - dans ces conditions - était en soi téméraire, sans possibilité de limiter le danger et sans égard aux qualités, connaissances, équipement et niveau du motard accidenté, c'est-à-dire absolument - et non pas relativement - téméraire. En l'occurrence, il ne fait pas de doute que le motocross n'est pas une activité dénuée de tout intérêt digne de protection ni une activité insensée, ce qui est confirmé par le soutien de l'Etat et par le fait que l'activité est proposée aux enfants dans le cadre du passeport-vacances. Il est établi que l'assuré ne participait pas à une compétition impliquant une mesure de vitesse lors de l'accident du 7 juillet

A/3273/2011 - 15/17 - 2011, mais à un entraînement de motocross libre, qui n'était pas chronométré, ni destiné à se préparer à une course. Le circuit est préparé par un club, comprend plusieurs sauts, et au maximum une dizaine de personnes y circulaient en même temps compte tenu du nombre de participants total durant la journée (18) et du fait qu'ils ne s'y trouvaient pas tous en même temps en raison des pauses prises. L'assuré décrit le circuit comme étant technique, avec des parties rapides et d'autres sinueuses et trois sauts avec des plateaux de 8, 12 et 25 mètres, ce qui semble correspondre au plan fourni par le club. Les pilotes ne sont pas tenus à une vitesse maximale ou minimale, ni à une distance réglementée entre eux, de sorte que les plus rapides peuvent dépasser les plus lents. Ils n'ont pas de visibilité lorsqu'ils s'engagent sur un saut, mais trois surveillants sont postés sur le circuit avec une vue dégagée et, en cas de chute, ceux-ci "arrêtent" immédiatement l'entraînement, ce qui signifie selon les explications du recourant que les autres concurrents coupent les gaz

et roulent au pas lorsqu'ils dépassent le blessé, sans prendre une vitesse suffisante pour sauter. C'est ainsi que deux motards sont passés à côté de l'assuré après sa chute. Tant la finalité du motocross que le plan du circuit et les explications de l'assuré permettent de retenir que les pilotes roulent tantôt très lentement, afin de négocier les virages aigus (10 km/h selon l'assuré), tantôt relativement vite sur les tronçons droits et afin de réussir à décoller et à passer les saut de 25 mètres (de 70 à 90 km/h). Il s'agit toutefois plus de tester son agilité à se maintenir sur son engin que d'une recherche de grande vitesse, pour laquelle la moto sur route ou circuit est mieux adaptée. L'entraînement n'a pas eu lieu en groupe, il ne s'agissait pas d'une course de vitesse, de sorte que toute notion d'émulation ou de compétition faisait défaut. Ainsi, le seul risque de l'entraînement de motocross est celui de chuter lors d'un saut ou d'un virage mal négocié, car celui d'être percuté par un autre motard est très faible. Le nombre de personnes sur l'ensemble du circuit est restreint, ce qui implique qu'elles ne se suivent pas de près. Elles roulent à des vitesses différentes et avant de faire un saut, elles disposent d'un tronçon droit et visible pour prendre de la vitesse, ce qui leur permet de ne pas suivre de trop près un autre motard. La vitesse est certes élevée sur les bouts droits, mais en rien comparable à celle d'un motard sur route et les mesures de surveillance permettent effectivement de ralentir suffisamment les motards suivants pour éviter toute collision. Ainsi, la pratique du motocross dans ces conditions n'implique pas le risque particulièrement grave de collision déterminant dans le cas jugé dans l'arrêt précité. Reste à examiner le risque de chute. D'une part, rien ne permet de retenir que le motocross, pratiqué dans ces conditions, c'est-à-dire en l'absence de toute compétition, sans effectuer des sauts périlleux ou des figures acrobatiques, implique un risque important de chute. D'autre part, dans ces conditions et particulièrement en l'absence de saut périlleux, même si le saut a lieu à une certaine hauteur, le motard se réceptionne sur sa moto, avant de chuter, de sorte qu'il ne s'expose pas à un danger particulièrement

A/3273/2011 - 16/17 - grave ne pouvant être ramené à des proportions raisonnables, le risque de blessures graves étant très limité dans ce cas. C'est donc à tort que l'intimée estime que le fait de ne pas pouvoir totalement prévenir ou maîtriser le risque de chute, et de blessures lorsque la chute intervient de 4 à 5 mètres de haut, si ce n'est en comptant sur l'agilité du motard, suffit à considérer qu'il s'agit d'une entreprise téméraire absolue, car tel serait alors aussi le cas des sauts à ski. Cela reviendrait à considérer que toute activité qui comporte un risque de chute impliquant une blessure serait absolument téméraire. Or, dans un cas comme dans l'autre, le sportif ne tombe pas de 5 mètres sur son corps, mais sur son engin ou ses skis. C'est en cela qu'il ne s'expose pas à un danger particulièrement grave sans pouvoir prendre des mesures le ramenant à des proportions raisonnables. L'appréciation serait vraisemblablement différente en cas de saut périlleux, le motard risquant alors de tomber effectivement sur le dos d'une hauteur de 5 mètres, et, de plus, de se faire écraser par son engin. De même, le fait qu'une association - à but non lucratif et vraisemblablement gérée par des bénévoles - se décharge de toute responsabilité en cas d'accident n'est pas déterminant pour qualifier l'entreprise en question. Par ailleurs, le fait que l'Etat organise une activité d'été pour les enfants (passeport-vacances) qui a toutefois lieu sur un terrain distinct, en herbe et séparé du circuit litigieux est sans conséquence.

## **E. 12**

S'agissant de l'examen du caractère relativement téméraire de l'entreprise, il est établi que l'assuré était correctement équipé (bottes, casque, genouillères, coudières, plastron, incluant la dorsale, lunettes et gants), seule la minerve manquant. L'assuré est un motard

expérimenté, au bénéfice du permis depuis 13 ans, mais il faisait du motocross pour la seconde fois seulement. Il pratiquait sur un terrain officiel et préparé, il s'est inscrit comme débutant, ce qui n'est que peu déterminant en soi, le parcours étant le même pour tous, mais permet aux autres motards de tenir compte de la présence de débutants sur le parcours et d'adapter leur vitesse. Rien ne permet de remettre en doute que l'assuré ait adapté sa vitesse à son niveau, ce qui l'a ainsi contraint à faire de nombreux tours durant le premier après midi de motocross, augmentant progressivement son allure avant de parvenir à sauter, le 7 juillet 2011 pour la première fois. La mesure de précaution ressortant du règlement (accès échelonné par 30 minutes) n'est pas déterminante, car elle est réservée aux samedis, en raison vraisemblablement de l'affluence, alors que l'accident a eu lieu le jeudi 7 juillet 2011. Cela étant, il s'avère que l'assuré était apte à pratiquer ce sport vu sa longue expérience de motard et a pris toutes les mesures de précaution nécessaires pour limiter le risque de chute et d'accident à un niveau admissible, de sorte qu'il ne s'agit pas non plus, en l'espèce, d'une entreprise téméraire relative.

### **E. 13**

Le recours est donc admis. Le recourant obtenant gain de cause, une indemnité de 4'000 fr. lui est allouée, eu égard au nombre d'écritures, d'audiences et à la complexité de l'affaire.

A/3273/2011 - 17/17 - PAR CES MOTIFS, LA CHAMBRE DES ASSURANCES SOCIALES : Statuant conformément à l'art. 133 al. 2 LOJ A la forme :

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