

NE_GERICHTE CACIV.2014.68 vom 24. Juni 2004

NE Tribunal cantonal, 2004-06-24, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_gerichte_CACIV.2014.68_d20040624

FR: NE_GERICHTE CACIV.2014.68 du 24 juin 2004

IT: NE_GERICHTE CACIV.2014.68 del 24 giugno 2004

Regeste

"Recours" de l'assureur RC exercé contre son assuré, conducteur auteur d'un accident comptant un blessé grave. Indépendance du juge civil par rapport à l'appréciation de l'autorité administrative, au moment de qualifier la faute commise.

Erwägungen

E. 22

décembre 2008 devant l'■une des Cours civiles du Tribunal cantonal, Y. SA a actionné X. en paiement de 47'065 francs plus intérêts, somme corrigée à 47'045 francs en cours de procédure et correspondant aux 20 % du total définitif de ses prestations consécutives à l'■accident du 24 juin 2004, qui se sont élevées à 235'237.15 francs. Rappelant les circonstances de l'■accident, la demanderesse a fait valoir en substance que le défendeur avait commis une faute grave qui autorisait la première, en application des articles 14 al. 2 LCA, 65 al. 3 LCR et des conditions générales de la police d'■assurance, à demander au second une participation de 20 % aux prestations que la compagnie d'■assurance avait dû verser suite à l'■accident. Concluant au rejet de la demande, X. a contesté la commission d'■une faute grave : il avait été subitement ébloui par le soleil à proximité du passage pour piétons et avait par conséquent réduit sa vitesse qui ne devait pas être comprise entre 40 et 50 km/h comme il l'■avait déclaré à la police lors du constat d'■accident, mais plutôt de l'■ordre de 30 km/h. A cela s'■ajoutait la dangerosité objective des lieux, qui présentaient plusieurs difficultés se succédant rapidement. Le Service cantonal des automobiles l'■avait bien compris ainsi, en limitant la mesure de retrait de son permis de conduire à deux mois, durée qui s'■expliquait aussi par l'■existence d'■un antécédent et aurait été bien plus importante, en cas de faute grave.

Une expertise a été ordonnée dans le cadre de l'■instruction de la cause, qui a en particulier porté sur la détermination de la vitesse du motocycliste et les conditions de visibilité qui étaient les siennes au moment du choc.

C.Par jugement du 1er juillet 2014, le Tribunal civil du Littoral et du Val-de-Travers, devenu compétent à la suite de la réorganisation judiciaire consécutive à l'■entrée en vigueur du nouveau code de procédure civile, a accueilli la demande et condamné X. à payer à Y. SA 47'045 francs plus intérêts à 5 % à compter du 5 janvier 2007 sur 38'237.95 francs et du 23 décembre 2008 pour le surplus. Les frais de la cause ainsi qu'■une indemnité de dépens ont aussi été mis à la charge du défendeur. L'■autorité de jugement a écarté un premier argument du défendeur selon lequel les conditions générales du contrat d'■assurance n'■auraient permis à la demanderesse de lui demander une participation à ses prestations que dans le cas où une mesure de retrait de son permis de conduire aurait été prononcée pour faute grave. En réalité, les conditions d'■assurance ne faisaient à cet égard

que reprendre l'article 14 al. 2 LCA, prévoyant que le fait de causer un dommage par une faute grave ou à l'occasion de la commission intentionnelle d'un délit ou d'un crime autorisait la demanderesse à réduire ses prestations. Devait donc être résolue tout d'abord la question de savoir si le preneur d'assurance avait ou non commis une faute grave puis, en second lieu, si celle-ci avait causé le dommage. Après avoir rappelé la notion de faute grave telle que l'avait dégagée la jurisprudence, l'autorité de jugement a considéré que le défendeur connaissait l'existence du passage de sécurité où l'accident s'était produit, pour passer quotidiennement à cet endroit pour se rendre à son travail. Il avait aussi reconnu que la configuration des lieux était objectivement dangereuse. Comme il y avait une distance rectiligne de 80 mètres (selon le défendeur) et même de 100 mètres (selon l'expert) entre le bâtiment de la poste (où se trouvait la moto au moment où la victime, qui l'avait vue, avait estimé qu'elle avait le temps de passer) et le passage pour piétons, que le défendeur avait déclaré qu'il avait été ébloui par le soleil à proximité seulement du passage de sécurité et qu'enfin, il avait été incapable de dire si le piéton traversait de gauche à droite ou de droite à gauche, il fallait en conclure que X. - qui n'avait pas freiné (preuve en était l'absence de traces de freinage) et n'avait pas vu la victime avant le choc - avait fait preuve d'un défaut d'attention évident. Selon l'expert, la vitesse de la moto au moment du choc devait être d'environ 40 km/h, alors que le défendeur estimait qu'elle était comprise entre 23 et 26 km/h. Dans tous les cas, c'était de façon erronée que le motocycliste était parti du principe qu'il pourrait continuer sa route sans problème au-delà du passage pour piétons. Le franchir sans pouvoir, parce que le conducteur était aveuglé par le soleil, s'assurer au préalable qu'il n'était pas traversé par un piéton était manifestement une source de danger important. Négligeant les précautions évidentes aux yeux de toute personne raisonnable, celui-ci avait commis une faute grave, qui a causé l'important dommage subi par la victime. L'autorité de jugement en a conclu que la demanderesse était en droit d'exercer son recours à l'encontre du défendeur, le taux de 20 % allégué ne paraissant pas exagéré aux vu des circonstances de l'accident.

D.X. appelle du jugement du 1er juillet 2014 en concluant à son annulation et principalement au rejet de la demande, subsidiairement au renvoi de la cause à l'autorité de première instance pour nouveau jugement au sens des considérants. Invoquant une constatation inexacte des faits et une fausse application du droit résultant d'un abus de son pouvoir d'appréciation au moment de qualifier la faute commise, il fait tout d'abord grief à l'autorité de jugement de ne pas avoir retenu que l'autorité administrative avait prononcé un retrait de permis de conduire en se fondant sur l'alinéa 2 plutôt que l'alinéa 3 de l'article 16 LCR, ce qui signifiait qu'elle n'avait pas envisagé une faute grave à la charge de l'appelant, mais tout au plus une faute moyennement grave sinon légère. En deuxième lieu, le premier juge a considéré à tort, se fondant uniquement sur les déclarations du conducteur à la police, que X. n'avait été ébloui par le soleil qu'à proximité du passage pour piétons alors que l'expertise technique établissait, sans contestation possible, que la visibilité du motard avait été réduite sur toute la distance allant du bâtiment de la poste jusqu'au lieu de l'accident, à l'exception des 11 derniers mètres pour lesquels le soleil lui avait été caché par des bâtiments. En troisième lieu enfin, le jugement querellé a pris en compte une vitesse de l'ordre de 40 km/h au moment du choc pour fonder l'appréciation que la faute de l'appelant était grave, alors que pareille constatation manque de précision, pour ne pas dire qu'elle est erronée. Cela étant, la seule question à résoudre est celle de savoir si la faute de l'appelant, que celui-ci ne conteste pas, doit être qualifiée de grave ou moyennement grave seulement sous l'angle du droit civil, lequel connaît, à l'instar du droit administratif, la faute légère, la

faute moyennement grave et la faute grave. A cet égard, le fait que X. a été condamné pour faute grave sur le plan pénal ne peut suffire pour retenir une faute également grave sur le plan civil. A la lumière des exemples donnés par la jurisprudence, même en admettant, ce que l'appelant conteste, qu'il ait roulé à 40 km/h en abordant le passage de sécurité, il faudrait ne retenir qu'une faute moyennement grave, en raison du fait qu'il a été ébloui et circulait dans de mauvaises conditions de visibilité. En réalité, la vitesse du motard était certainement inférieure, de l'ordre de 30 km/h, de sorte qu'en toute hypothèse, sa faute doit être considérée comme moyenne. A titre tout à fait subsidiaire, il fait encore valoir que le taux de 20 % invoqué par Y. SA et retenu par le tribunal pour évaluer le droit de recours de l'assureur est excessif compte tenu de toutes les circonstances de l'accident, un tel taux n'entrant en considération que pour une faute grave confinant à l'intention.

L'intimée, qui conclut au rejet de l'appel, considère que le premier juge a apprécié la faute de l'appelant de manière indépendante, en se référant à des critères objectifs qu'il a correctement appréciés ; c'est donc à tort que l'appelant lui reproche de ne pas avoir tenu compte de la décision administrative de retrait du permis de conduire. L'autorité de jugement a à bon droit retenu à la charge de l'appelant une absence totale d'attention ainsi qu'une vitesse inadaptée aux conditions de circulation, lesquelles fondent à juste titre tout à la fois l'appréciation que le conducteur a commis une faute grave et le taux de participation retenu, de 20 %.

C O N S I D E R A N T

1. Interjeté dans le délai légal de 30 jours (art. 311 al. 1 CPC), compte tenu des vacances judiciaires, l'appel est recevable.

2. En vertu de l'article 65 al. 3 LCR, l'assureur en responsabilité civile a un droit de recours contre le preneur d'assurance ou l'assuré dans la mesure où il aurait été autorisé à refuser ou à réduire ses prestations d'après le contrat ou la loi sur le contrat d'assurance. Selon l'article 14 al. 2 LCA, si le preneur d'assurance ou l'ayant droit a causé le sinistre par une faute grave, l'assureur est autorisé à réduire sa prestation dans la mesure répondant au degré de la faute. L'article A82 des conditions générales d'assurance (CGA) applicables au contrat d'assurance qui liait les parties reprend la règle de l'article 14 al. 2 LCA. L'article A83 CGA prévoit toutefois une exception en faveur de l'assuré pour les accidents de circulation, l'assureur renonçant à son droit de recours même en cas de faute grave, à moins que le conducteur n'ait fait l'objet d'un retrait du permis de conduire suite à l'accident. Il est constant que l'accident du 24 juin 2004 a valu à l'appelant une mesure de retrait du permis de conduire de deux mois de sorte que, les conditions de l'exception prévue à l'article A83 CGA n'étant pas données, l'assureur dispose du droit de recours que lui confèrent tout à la fois l'article A82 CGA et l'article 14 al. 2 LCA. Le point n'est plus litigieux dans la procédure d'appel et seule subsiste, comme le relève avec pertinence l'appelant, la question de la qualification de la faute de circulation qu'il a commise, le droit de recours de l'assureur étant subordonné à l'existence d'une faute grave du conducteur responsable.

3.a) Dans sa teneur en vigueur au moment de l'accident (juin 2004), la loi sur la circulation routière prévoyait à son article 16 al. 2 que le permis de conduire pouvait être retiré au conducteur qui, par des infractions aux règles de la circulation, avait compromis la sécurité de la route ou incommodé le public, un simple avertissement pouvant être donné dans les cas de peu de gravité. Selon l'alinéa 3 de la même disposition, le permis de conduire devait être retiré dans différentes situations soit, en particulier, lorsque le

conducteur avait gravement compromis la sécurité de la route (let. a). L'article 17 LCR réglait quant à lui la durée du retrait en fonction des circonstances ayant entraîné la mesure et des antécédents de l'intéressé. Dans sa version actuelle, la LCR distingue plus clairement trois degrés de faute, soit la faute légère, qui entraîne selon les antécédents du conducteur un simple avertissement ou une mesure de retrait de durée limitée (art. 16a LCR), la faute moyennement grave pour laquelle un retrait du permis de conduire doit intervenir pour un mois ou plus, selon les antécédents du conducteur (art. 16b LCR) et la faute grave qui vaut au responsable un retrait du permis de conduire de trois mois au minimum sinon nettement plus, en fonction toujours de ses antécédents (art. 16c LCR ; cf. par exemple arrêt du TF du 17.12.2012 [1C_425/2012] , cons. 4.1).

b) Les dispositions pénales de la LCR distinguent quant à elles la violation ordinaire des règles de la circulation (art. 90 ch. 1 [2004] ou 90 al. 1 [2015]) des violations graves créant un sérieux danger pour la sécurité d'autrui (art. 90 ch. 2 [2004] ou 90 al. 2 [2015]).

«L'infraction réprimée par l'art. 90 ch. 2 LCR est objectivement réalisée lorsque l'auteur viole de façon grossière une règle fondamentale de la circulation et met ainsi sérieusement en danger la sécurité d'autrui. Une mise en danger abstraite accrue suffit. Sur le plan de la faute, l'infraction suppose un comportement sans scrupule ou gravement contraire aux règles de la circulation. Cette condition est toujours réalisée si l'auteur est conscient du danger que représente sa manière de conduire, mais peut aussi l'être s'il ne tient absolument pas compte du fait qu'il met autrui en danger. Dans cette dernière hypothèse, l'existence d'une négligence grossière ne doit toutefois être admise qu'avec retenue. La qualification de cas grave au sens de l'art. 90 ch. 2 LCR correspond à celle de l'ancien art. 16 al. 3 let. a LCR (teneur en vigueur jusqu'au 31 décembre 2004), respectivement de l'art. 16c al. 1 let. a LCR (arrêt du TF du 16.04.2009 [6B_1028/2008] , cons. 2 et références citées).

c) En l'occurrence, force est de constater que l'autorité pénale et l'autorité administrative n'ont pas apprécié de la même manière la faute commise par l'appelant le 24 juin 2004 et n'ont pas appliqué le principe d'équivalence rappelé par le Tribunal fédéral puisque la première a sanctionné le comportement de l'appelant en faisant application de l'article 90 ch. 2 LCR alors que la deuxième lui a infligé un retrait du permis de conduire fondé non pas sur l'ancien article 16 al. 3 LCR mais bien l'ancien article 16 al. 2 LCR, la durée de deux mois s'expliquant sans doute par l'existence d'un antécédent alors qu'à elle seule et prise pour elle-même, la faute du 24 juin 2004, de gravité moyenne aux yeux de l'administration, aurait vraisemblablement entraîné un retrait limité à un mois.

d) C'est dès lors à juste titre, de façon fondée et conformément à l'article 53 CO, qui consacre l'indépendance du juge civil face au juge pénal en matière d'appréciation de la faute, que le premier juge s'est employé à apprécier le degré de la faute commise par l'appelant lors de l'accident du 24 juin 2004.

Dans un arrêt du 24 février 2004, le Tribunal fédéral a considéré que « l'art. 14 al. 2 LCA prévoit que si le preneur d'assurance ou l'ayant droit a causé le sinistre par une faute grave, l'assureur est autorisé à réduire sa prestation dans la mesure répondant au degré de la faute. Selon la jurisprudence, commet une faute grave celui qui viole un devoir élémentaire de prudence dont le respect s'impose à toute personne raisonnable placée dans la même situation. La faute grave ne s'oppose pas seulement à la faute légère, mais aussi à la faute intermédiaire ou moyenne, qui n'est pas suffisante pour justifier l'application de l'art. 14 al. 2 LCA. Elle doit qualifier un comportement inexplicable à l'évidence et provoquer une

réaction de surprise chez autrui ("Comment peut-on agir ainsi !") » (arrêt du TF du 24.02.2004 [5C.175/2003], cons. 5.1 et références citées).

Il suit de ce qui précède que si la faute de l'appelant doit être qualifiée de grave, l'intimée dispose d'un droit de recours alors que si celle-ci s'avère moyenne - ou encore, en d'autres mots, moyennement grave - la demande de Y. SA n'est pas fondée.

4.a) «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. 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. 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 (). D'après la jurisprudence, la faute d'un conducteur qui a heurté une personne engagée sur un passage pour piétons en ne s'arrêtant pas à temps ne peut être qualifiée de légère. Le Tribunal fédéral a notamment confirmé que commettent une faute grave le conducteur qui, circulant à 30 km/h dans une zone à important trafic piétonnier et après avoir contourné un îlot de tram, renverse mortellement une dame âgée à quelques mètres d'un passage pour piétons, le motocycliste qui, de nuit et sur une chaussée mouillée, n'ayant remarqué que tardivement un piéton sur un passage sécurisé, effectue un freinage d'urgence entraînant la chute de sa moto qui renverse alors le piéton, de même que le conducteur qui, ébloui plusieurs fois par le soleil, continue de circuler à 55 km/h à l'intérieur d'une localité, en particulier sur un passage pour piétons, sans visibilité. Ont en revanche commis une faute moyennement grave le conducteur qui a démarré en faisant crisser les pneus lors du passage au vert du signal lumineux, sans prendre garde au feu orange clignotant et a renversé un piéton qui traversait normalement au feu vert sur un passage sécurisé, la conductrice qui n'a pas accordé la priorité à un piéton déjà engagé sur le passage protégé au motif qu'une camionnette lui masquait la vue, l'automobiliste qui, ébloui par les phares d'un véhicule venant en sens inverse, n'a pas pu freiner à temps et a renversé un piéton qui avait déjà traversé plus de la moitié du passage protégé, la conductrice inattentive qui a heurté une piétonne engagée sur un passage sécurisé peu après avoir bifurqué à gauche, ou encore le conducteur qui, à l'approche d'un carrefour, alors qu'il réduisait son allure et concentrait son attention sur les véhicules venant de sa gauche, a remarqué tardivement la piétonne qui avait traversé les trois quarts d'un passage sécurisé, l'a heurtée et fait chuter » (arrêt du TF du 17.12.2012 [1C_425/2012] précité, cons. 3.2, 4.1 et références citées).

b) En l'espèce, il convient de considérer ce qui suit. L'expertise a déterminé, à partir de la distance de projection de la victime et faute de tout autre élément à disposition (absence de traces de freinage avant le point de choc, dégâts minimes sur la moto), une vitesse de l'ordre de 40 km/h au moment du choc. Compte tenu de la distance de visibilité de l'ordre de 100 mètres (soit celle, sur un tronçon rectiligne, séparant le bâtiment de la poste, où la moto se trouvait lorsque la victime, qui l'avait vue, a décidé de traverser en estimant qu'elle avait

le temps de passer), de la vitesse d'un piéton (5 à 7 km/h) et du temps qu'il a fallu tout à la fois à la victime et à la moto pour se rencontrer au point de choc (7 à 10 secondes), la moto aurait circulé à une vitesse moyenne comprise entre 36 et 51 km/h. Il y a ainsi lieu de retenir une vitesse de collision comprise entre 36 et 44 km/h (avec une vitesse résiduelle après collision comprise entre 30 et 37 km/h, ce qui est conforme tout à la fois à l'estimation précédente de 40 km/h et aux déclarations du motocycliste à la police. Il résulte en outre de l'expertise toujours que le soleil rasant (NB : qui avait été caché au motocycliste par une succession de bâtiments sur tout le trajet précédant l'avenue du Premier-Mars) a gêné l'appelant dès sa sortie de l'ombre portée du bâtiment de la poste jusqu'à 11 mètres avant le passage pour piétons. Il s'ensuit que l'appelant a roulé sur près de 90 mètres (100 mètres moins les 11 derniers mètres) à une vitesse plus ou moins constante de l'ordre de 40 km/h, voire un peu moins, sans réduire sa vitesse à l'approche du passage de sécurité dont il connaissait pourtant l'existence, tout en étant gêné par le soleil. Force est de conclure que, ce faisant, il a gravement enfreint ses obligations de conducteur et négligé les précautions élémentaires qui s'imposaient à l'approche d'un passage pour piétons, en présence de mauvaises conditions de visibilité. En outre, il y a lieu de retenir que l'éblouissement de l'appelant ne s'est pas produit soudainement, à proximité immédiate du passage de sécurité, comme cela peut par exemple arriver en présence d'un véhicule circulant en sens inverse, débouchant d'un virage grands phares allumés. Il était prévisible : la présence de l'écran que constituaient les bâtiments et sa prochaine disparition, aux abords de la Place du Port vierge de toute construction importante, ne pouvaient échapper au motocycliste, et s'il a créé une gêne, celle-ci doit être nettement distinguée d'une situation de brève cécité due à un éblouissement soudain et inattendu. Ainsi, les conditions de visibilité étaient certes mauvaises, mais celle-ci n'était tout de même pas nulle et sa qualité n'a pas varié sur une distance en droite ligne de l'ordre de 90 mètres. On doit donc retenir également un défaut d'attention à la charge du motocycliste, qui n'a à aucun moment remarqué (il a été incapable de dire si A. traversait de gauche à droite ou de droite à gauche), durant les 7 à 10 secondes qu'il lui a fallu pour atteindre le point de choc à partir de la poste, la victime qui avait quant à elle déjà traversé pratiquement les trois-quarts du passage.

c) L'appelant critique les estimations de l'expert, en particulier celle de la vitesse du piéton qui devrait selon lui être réduite à 4 km/h. Refaisant à partir de cette valeur les calculs en suivant la méthode de l'expert, il parvient à une vitesse moyenne, pour la moto, de l'ordre de 30 km/h. Il est vrai que l'estimation de 40 km/h environ de l'expert détermine pour la moto une distance d'arrêt après le choc comprise entre 14 et près de 18 mètres, qui ne correspond pas aux 12 mètres séparant le point de choc de l'endroit où stationnait la moto après le choc, à l'arrivée de la police. L'expert en déduit que la moto doit avoir été déplacée après le choc pour ne pas gêner le trafic, du fait qu'elle empiétait sur la surface du rond-point situé à l'est du passage de sécurité. Ce déplacement de la moto est intervenu non pas au-delà mais bien en deçà du point d'arrêt. Il s'agit là non pas d'une certitude mais d'une hypothèse, toutefois fort plausible. Il est vrai que le rapport de constat de la police, suite à l'accident, ne mentionne rien à ce sujet et qu'il peut paraître peu logique de déplacer une moto de près de 300 kg en la faisant reculer plutôt qu'avancer en s'aidant du moteur. Toutefois, la position dans laquelle la police l'a vue, soit proprement stationnée sur le bord droit de la chaussée, en dehors de la surface du rond-point, ne paraît pas naturelle et ne correspond pas à ce qu'on s'attendrait à trouver après un arrêt d'urgence consécutif à un choc avec un piéton survenu au milieu d'un passage pour piétons. L'expérience enseigne qu'en pareil cas, le conducteur freine tout en poursuivant sa trajectoire, comme l'a esquissé l'expert; l'infléchir

brusquement, avec un deux-roues, augmenterait sérieusement le risque d'une chute, que l'appelant est précisément parvenu à éviter. A la différence d'un conducteur qui voit subitement surgir sur sa droite un obstacle et qui fait instinctivement un écart sur la gauche, l'appelant n'avait aucun motif de ne pas poursuivre son chemin en droite ligne, n'ayant rien vu avant le choc. En outre, l'état de choc dans lequel l'appelant a pu se trouver après l'accident n'explique pas pourquoi il aurait annoncé à la police une vitesse comprise entre 40 et 50 km/h, laquelle correspond précisément aux estimations de l'expert, si elle n'était pas de cet ordre. Tout conducteur sait en effet l'importance que la vitesse joue dans l'appréciation des conséquences d'un accident, que ce soit sur le plan pénal, administratif ou encore en matière de couverture d'assurance. Là aussi, l'expérience montre que les conducteurs impliqués ont une tendance naturelle à indiquer une vitesse inférieure plutôt que supérieure à la réalité ; un état de choc, chez un conducteur qui s'en est sorti indemne, ne suffit pas à inverser cette tendance. Enfin, comme le fait apparaître le tableau graphique en page 6 de l'expertise, une vitesse de 30 km/h ne peut en aucun cas expliquer une projection de la piétonne à 17 mètres du point de choc. Une vitesse de 30 km/h ne paraît ainsi pas plausible, au vu du déroulement et des circonstances de l'accident.

d) Au demeurant, la vitesse admise par l'appelant, de l'ordre de 30 km/h, ne suffirait quoi qu'il en soit pas pour en conclure qu'il n'aurait commis qu'une faute moyenne. Une telle vitesse augmenterait à environ 12 secondes le temps de parcours entre le bâtiment de la poste et le passage de sécurité, donc le temps durant lequel, en faisant preuve de l'attention commandée par les circonstances, l'appelant aurait pu et dû s'apercevoir de la présence de la victime sur le passage de sécurité. Son défaut d'attention, dans des conditions de visibilité limitée qui ne pouvaient lui échapper, n'en aurait été que plus grave et important.

5. Sur le vu de ce qui précède, c'est à juste titre que l'autorité de jugement a considéré que l'appelant avait commis une faute grave de circulation, celle-ci résultant à la fois d'une vitesse inadaptée aux conditions de la circulation (visibilité réduite par un soleil rasant, proximité connue d'un passage pour piétons) et d'un défaut d'attention (présence non constatée d'un piéton ayant parcouru 13.5 mètres sur un passage de sécurité au moment du choc, malgré le dégagement résultant d'un tronçon rectiligne d'environ 100 mètres). Le lien de causalité entre la faute de l'appelant et le dommage consécutif à l'accident, pas plus que le montant du dommage ne sont contestés et résultent du dossier. L'appelant critique en revanche le taux de 20 % exigé par l'intimée et retenu par le premier juge, toutefois sans développer aucune argumentation à ce propos de sorte que, dépourvu de la motivation requise, le moyen est irrecevable. Au demeurant, le taux contesté est justifié par la gravité de la faute de l'appelant, tout conducteur normalement attentif et respectueux de ses devoirs à l'approche d'un passage de sécurité se demandant « comment au monde » - pour reprendre la définition de la faute grave suggérée par le Tribunal fédéral en 2004 (cons. 3 d) ci-dessus) - l'appelant n'a pas été en mesure de voir la victime et d'adapter sa vitesse de manière à lui permettre d'achever sans encombre la traversée de la chaussée qu'elle avait entreprise de manière régulière.

6. En conclusion, mal fondé pour autant que recevable, l'appel doit être rejeté, aux frais et dépens de son auteur.

Par ces motifs, LA Cour d'appel civile

1. Rejette l'appel, mal fondé dans la mesure de sa recevabilité.

2. Arrête les frais de la procédure d'appel à 2'000 francs et les met à la charge de l'appelant qui les a avancés.

3. Condamne l'appelant à verser à l'intimée une indemnité de dépens de 2'000 francs.

Neuchâtel, le 18 mars 2015

1 Dans la limite des montants prévus par le contrat d'assurance, le lésé peut intenter une action directe contre l'assureur.

2 Les exceptions découlant du contrat d'assurance ou de la loi fédérale du 2 avril 1908 sur le contrat d'assurance ne peuvent être opposées au lésé.

3 L'assureur a un droit de recours contre le preneur d'assurance ou l'assuré dans la mesure où il aurait été autorisé à refuser ou à réduire ses prestations d'après le contrat ou la loi fédérale du 2 avril 1908 sur le contrat d'assurance. L'assureur est tenu de recourir si les dommages ont été causés alors que le conducteur se trouve en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire, ou qu'il commet un excès de vitesse au sens de l'art. 90, al. 4. L'étendue du recours tient compte du degré de culpabilité et de la situation économique de la personne contre laquelle le recours est formé.²

1 RS221.229.122 et 3 phrases introduites par le ch. I de la LF du 15 juin 2012, en vigueur depuis le 1er janv. 2015 (RO20126291, 20134669; FF20107703).

1 Celui qui viole les règles de la circulation prévues par la présente loi ou par les dispositions d'exécution émanant du Conseil fédéral est puni de l'amende.

2 Celui qui, par une violation grave d'une règle de la circulation, crée un sérieux danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire.

3 Celui qui, par une violation intentionnelle des règles fondamentales de la circulation, accepte de courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort, que ce soit en commettant des excès de vitesse particulièrement importants, en effectuant des dépassements téméraires ou en participant à des courses de vitesse illicites avec des véhicules automobiles est puni d'une peine privative de liberté d'un à quatre ans.

4 L'al. 3 est toujours applicable lorsque la vitesse maximale autorisée a été dépassée:

- a. d'au moins 40 km/h, là où la limite était fixée à 30 km/h;
- b. d'au moins 50 km/h, là où la limite était fixée à 50 km/h;
- c. d'au moins 60 km/h, là où la limite était fixée à 80 km/h;
- d. d'au moins 80 km/h, là où la limite était fixée à plus de 80 km/h.

5 Dans les cas précités, l'art. 237, ch. 2, du code pénal² n'est pas applicable.

1 Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 15 juin 2012, en vigueur depuis le 1er janv. 2013 (RO20126291; FF20107703).² RS311.0

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