

## **NE\_GERICHTE CC.2003.84 vom 12. Dezember 2007**

NE Tribunal cantonal, 2007-12-12, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne\\_gerichte\\_CC.2003.84](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_gerichte_CC.2003.84)

FR: NE\_GERICHTE CC.2003.84 du 12 décembre 2007

IT: NE\_GERICHTE CC.2003.84 del 12 dicembre 2007

### **Volltext**

Arrêt du Tribunal Fédéral

Arrêt du 13.05.2008

Réf. 4A\_44/2008

Réf. : CC.2003.84-CC1/cab

A.X. s'est inscrit à une course populaire de vélo tout terrain (VTT) se déroulant en cinq étapes. Le 7 juin 2000, lors de la deuxième étape au départ des Brenets, il a été victime d'un accident. Celui-ci s'est produit peu après la mi-course, sur un chemin forestier descendant, au lieu-dit "La Grande Beuge" entre Les Planchettes et Les Brenets, alors qu'il dépassait par la droite d'autres concurrents. Lors de cette manœuvre, son genou droit a heurté l'angle arrière gauche du véhicule Z., que N., frère du détenteur M., avait parké sur le bord droit du chemin. X. a chuté et a subi diverses blessures ayant nécessité une opération et une hospitalisation du 7 au 21 juin 2000, dans le service de chirurgie orthopédique et traumatologie de l'Hôpital de La Chaux-de-Fonds.

B. Le 25 août 2000, X. a déposé une plainte pénale pour infraction à l'article 125 CP d'une part contre N., en sa qualité de conducteur du véhicule en cause dans l'accident, d'autre part contre G., en sa qualité d'associé de Z. Sàrl, à Neuchâtel, société organisatrice de la Course de VTT, dont il était le chef de projet.

A l'issue de l'enquête préalable, le Ministère public a ordonné le classement des plaintes pour insuffisance de charges (art.8 CPP). Sur recours du plaignant, et par arrêt du 30 mars 2001, la Chambre d'accusation a annulé l'ordonnance de classement en ce qui concerne N. et invité le Ministère public à suivre à l'action pénale contre ce dernier; le recours a en revanche été rejeté en ce qui concerne G.. Le Ministère public a renvoyé devant le Tribunal de police du district de La Chaux-de-Fonds N., requérant une peine de 500 francs d'amende en application de l'article 125 CP.

Par jugement du 11 décembre 2001, le tribunal de police a condamné N. à la peine de 300 francs d'amende et au paiement d'une part des frais de la cause. Appliquant l'article 125 al.2 CP, le tribunal a retenu à charge de N. une négligence, considérant "que, placée comme elle l'était, aux abords immédiats du chemin, cette jeep constituait un risque important pour les coureurs, comme l'a prouvé l'accident qui s'est produit ensuite". La faute a été qualifiée "de très modeste gravité", le tribunal ajoutant "qu'il ne faut toutefois pas confondre la faute et ses conséquences. Si la négligence, N. ayant failli à son devoir de prudence, doit être retenue, la faute du prévenu est de très peu de gravité et n'a pas à être mise en parallèle avec les conséquences, certes dramatiques, que l'accident a eues pour le plaignant". A la question de savoir si X. aurait lui-même commis des fautes qui auraient rompu le lien de causalité, le tribunal a répondu par la négative (même endroit).

C. Dans un arrêt rendu le 22 mars 2002, la Cour de cassation pénale, saisie d'un pourvoi du condamné N., et d'un pourvoi joint de X., a rejeté l'un et l'autre pourvois. Cet arrêt est en force (D.15, dossier du tribunal de police).

D. Le 4 juin 2003, X. a ouvert action contre la compagnie d'assurances A.. Invoquant plusieurs bases légales (le CO, la LFors, la LAVS, la LRC, la LCA, la LSA, le CPC et l'OJN), il conclut au paiement de la somme de 129'742.65 francs plus intérêts, et au prononcé d'une réserve de révision de deux ans à compter du jugement (art.46 al.2 CO). Se prévalant des preuves recueillies dans le cadre de la procédure pénale, dont il rappelle que le juge civil ne peut pas s'écarter sans motif, il fait valoir que la négligence de N. a été dans un rapport de causalité naturelle et adéquate avec l'importance et la gravité des lésions qu'il a subies à la suite de sa chute. Il réclame ainsi à l'assureur en responsabilité civile du véhicule en cause la réparation de son dommage, constituée de quatre postes (fait 35) : un tort moral de 7'000 francs, un dommage matériel totalisant 13'360.25 francs, une inscription à un cours ASF de 1'800 francs, et une atteinte à son avenir économique de 107'182.40 francs. Dans sa réplique, il augmente le 2<sup>ème</sup> poste du dommage à 13'763.35 francs (fait 22 de la demande, 56 et 62 de la réplique), ce qui porte la conclusion 2 de la demande à 130'145.75 francs plus intérêts à 5 % l'an dès le 7 juin 2000.

E. Dans sa réponse du 30 octobre 2003, la compagnie d'assurances Y.. conclut au rejet de la demande dans toutes ses conclusions, avec suite de frais et dépens. Elle invoque les articles 65 et 58 LCR. Elle soutient que l'accident a eu lieu au bord d'un chemin forestier où la circulation n'était pas admise, de sorte qu'il s'agissait d'un accident de course, ne correspondant pas à un accident de la circulation au sens de l'article 58 LCR. Partant, elle n'a pas la qualité pour défendre vu l'absence d'action directe au sens de l'article 65 LCR (fait 38). La défenderesse soutient ensuite que le véhicule n'était pas à l'emploi lorsque le demandeur l'a heurté, et qu'il n'empiétait pas sur le chemin forestier où circulaient les coureurs, en sorte que le conducteur n'a commis aucune faute. Selon elle, l'accident est dû exclusivement à la vitesse inadaptée et à la perte de maîtrise fautive du demandeur, cette faute grave libérant le détenteur de toute responsabilité (fait 45). A titre subsidiaire, la défenderesse fait valoir que sa responsabilité devrait être réduite du fait de la faute de la victime et du risque accepté par celle-ci par sa participation à une course de vitesse. Se prononçant ensuite sur les divers postes du dommage, elle conteste notamment une atteinte à l'avenir économique du demandeur.

F. Dans le cadre de l'administration des preuves, le dossier du Tribunal de police du district de La Chaux-de-Fonds a été requis (D.15), de même que des renseignements d'ordre médical de l'Hôpital de La Chaux-de-Fonds, complétant ceux déposés par le demandeur. Le témoignage de N., conducteur de la voiture en cause et condamné par le tribunal de police, et celui de F., chargé de la sécurité lors de la Course VTT, ont été recueillis, en complément de ce qu'ils avaient déclaré dans la procédure pénale. Enfin le juge instructeur a procédé à une vision des lieux lors d'une audience initialement fixée au 24 juin 2005, mais reportée au 19 octobre 2005 à la demande de X. Il sera revenu ci-après dans la mesure utile sur l'administration des preuves.

G. Dans ses conclusions en cause, chaque partie développe son argumentation et reprend ses conclusions initiales.

H. Lors de l'audience du 3 décembre 2007, les parties ont complété leur argumentation et confirmé à nouveau leurs conclusions.

## CONSIDERANT

1. La demande tend notamment au paiement d'une somme de 130'145.75 en capital et est dirigée contre l'assureur RC d'un véhicule impliqué dans un accident de la circulation routière, au sens de l'article 58 LCR, selon la thèse du demandeur. Tant sous l'angle de l'article 65 LCR que de l'article 26 LFors, la demande adressée à l'une des Cours civiles du Tribunal cantonal est recevable (art. 21 OJNet 9CPC).

2.a) D'emblée, la compagnie d'assurances Y. a fait valoir qu'elle n'avait pas la qualité pour défendre faute d'action directe ouverte contre elle au sens de l'article 65 LCR (fait 38 al. 2 de la réponse) ou, plus précisément, qu'elle n'avait pas la légitimation passive. Il s'agit en effet non pas d'un problème de qualité pour défendre (art. 162 al. 1 litt. dCPC), mais d'une question de fond, liée à l'applicabilité de l'article 65 LCR qui permet une action directe dirigée contre l'assureur RC (à ce sujet voir Bohnet, Code de procédure civile neuchâtelois commenté, COM 2 à 5 al. 1 d art. 162). La question doit s'examiner au regard de la LCR, qui fonde le droit d'action directe d'un lésé contre l'assureur RC d'un véhicule automobile.

b) Le parcours de la deuxième étape de la Course VTT, qui compte 21,4 km, se déroule en boucle, partant des Brenets, empruntant des chemins de forêt, pour aboutir aux Planchettes, avant de revenir à son point de départ en empruntant à nouveau des chemins de forêt, sur la rive neuchâteloise des côtes du Doubs. Le tribunal de police a retenu en fait que "Le coureur cycliste descendait un chemin interdit à la circulation motorisée". Pour le surplus, il n'a pas eu à examiner si les dispositions de la LCR s'appliquaient ou non, dès l'instant où la seule prévention visée était l'article 125 aCP. Quand bien même les parties n'ont pas fait constater lors de la vision locale l'état de la signalisation en place, le fait est allégué par la défenderesse mais contesté par le demandeur (: ■ L'accident du 7 juin 2000 a eu lieu au bord d'un chemin forestier où la circulation n'est pas admise ■. Il résulte toutefois de la législation ■ et il est quasi notoire - que les chemins de forêt sont interdits à la circulation automobile, sous réserve d'exceptions (service forestier par exemple, voir l'art. 21 de la loi cantonale sur les forêts, du 6 février 1996, RSN 921.1), alors que le cyclisme et l'équitation en forêt sont interdits en dehors des chemins existants (art. 22, avec des restrictions supplémentaires dans certaines circonstances). Trois des photographies prises sur les lieux par la police cantonale permettent de discerner les signaux 2.14 ("Circulation interdite aux véhicules automobiles, aux motocycles et cyclomoteurs", article 19 OSR). Ce même signal se devine sur trois photographies déposées par la défenderesse ou par le prévenu. On doit ainsi retenir que contrairement aux véhicules automobiles en général, il n'est pas interdit aux cyclistes de circuler sur des chemins forestiers tels que ceux empruntés par la Course VTT lors de la deuxième étape.

Cette interdiction des véhicules à moteur n'exclut pas pour autant l'applicabilité de la LCR. Werro (La responsabilité civile, Stämpfli 2005, n. 892 et les références) souligne que l'article 58 al. 1 LCR n'exige pas que l'accident causé suite à l'emploi d'un véhicule automobile se produise sur la voie publique, ce qu'il déduit de la teneur de l'article 1 al. 1 LCR : la loi régit ■ la circulation sur la voie publique ■ ainsi que ■ la responsabilité et l'assurance ■ pour le dommage causé par des véhicules automobiles ou des cycles; il en découle que si les règles de la circulation routière ne sont valables que sur les voies publiques, les dispositions spéciales concernant la responsabilité et l'assurance s'appliquent à tous les préjudices causés par des véhicules, quel que soit le lieu où ils se sont produits. Dans le même sens, Bussi/Rusconi (Code suisse de la circulation routière, n. 1.4.2 ad art. 1 LCR) soulignent aussi que la responsabilité spéciale organisée par la LCR à la charge des

détenteurs de véhicules à moteur est encourue même si le fait générateur de cette responsabilité (emploi ou accident de la circulation) s'est produit en dehors de la voie publique; ces auteurs citent l'exemple de la chenillette à moteur servant à l'entretien des pistes de ski (ATF 116 II 214, JdT 1990 I 697). Même la doctrine citée par la défenderesse va dans ce sens (Oftinger/Stark, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Zurich 1989, Band II/2 n.54 et 55, après avoir changé d'avis, comme le soulignent Bussi/Rusconi, loc. cit.).

c) Toute la question revient à savoir si le coureur est irrecevable à agir contre l'assureur RC du véhicule mis en cause parce qu'il ■ le coureur - participait à la course. On doit tout d'abord relever que le dossier n'est pas du tout documenté - question de fait ■ sur les tenants et aboutissants de l'organisation. On ignore en particulier si cette course populaire était autorisée, si le parcours était intégralement balisé, voire soustrait à la circulation publique. Là où l'accident s'est produit, le parcours emprunté par les participants n'était pas une piste fermée tel un circuit automobile, mais un chemin forestier que des véhicules pouvaient emprunter, notamment ceux des organisateurs en cas d'urgence (témoin F., D.24). Vu la notoriété acquise par la Course X., qui en était à sa 7<sup>ème</sup> édition, on peut supposer que l'autorité cantonale compétente l'avait autorisée et donc que l'assurance RC spéciale avait été conclue (art. 52 al. 2 et 3, 72 al. 4 LCR).

Pour autant, l'existence supposée d'une couverture d'assurance de l'organisateur au sens de l'article 72 LCR n'aurait pas pour conséquence ■ question de droit ■ d'exclure ipso jure la légitimation passive de la défenderesse et de ne laisser la place qu'au régime ordinaire de la responsabilité aquilienne du conducteur voire de l'organisateur, au sens des articles 41 ss CO. D'abord cette assurance spéciale de l'organisateur ne couvre pas les dommages subis par les coureurs et leurs passagers, car l'article 72 al. 3 LCR exclut expressément leurs prétentions (voir Oftinger/Stark, op. cit. n. 189 et 190, p. 96; Deschenaux/Tercier, La responsabilité civile, 2<sup>ème</sup> édition 1982, § 15, n. 46 p. 148; Bussi/Rusconi, op. cit., n. 3.8 ad 72 LCR). Mais surtout, le régime spécial instauré par l'article 72 LCR n'exclut pas clairement (à l'instar de ce que prévoit expressément l'art. 71 al. 1<sup>er</sup> in fine LCR) la responsabilité du détenteur de son assureur RC ordinaire. Dans ces circonstances, la Cour suivra les commentateurs qui sont d'avis que l'article 72 al. 3 LCR réserve implicitement le droit commun pour la réparation de certains préjudices survenant lors de courses de vitesse, en particulier celui subi par les coureurs (Deschenaux/Tercier, ibidem, n. 29 p. 145 et n. 79 p. 153; Bussi/Rusconi, op. cit. n. 3.7 ad 72 LCR. Mais par droit commun, il faut entendre aussi le régime ordinaire de la LCR, soit celui des art. 58 ss puisque la loi est d'application générale en la matière (art. 1 al. 1, voir ci-dessus cons. 2b). Autrement dit, il n'y a pas de non man's land pour la LCR. Il appartenait à la défenderesse, qui se prévaut d'une situation permettant d'exclure exceptionnellement la responsabilité ordinaire de l'assureur RC, d'en rapporter la preuve en fait et la démonstration en droit, ce qu'elle n'a pas fait. De plus, si elle souligne la possibilité donnée à l'assureur d'exclure sa couverture au sens de l'art. 63 al. 3 lit. d LCR, elle ne démontre pas l'avoir fait en l'espèce, pour le véhicule impliqué dans l'accident. On ne se trouve donc pas dans la situation d'un "détenteur fictif" (Werro, op. cit., n. 880, 883) en la personne de l'organisateur de la course, qui répondrait à la place du détenteur ordinaire ou de son assureur RC.

Pour cette raison sans doute, l'organisateur inclut dans son formulaire d'inscription, sous la rubrique ■ assurances ■, l'information selon laquelle ■ l'organisation décline toute responsabilité en cas d'accident, de chute, de perte ou de vol en tous genres. Chaque participant est prié de s'assurer personnellement. Licence annuelle pour les licenciés ■.

d) Il résulte de ce qui précède que c'est le régime ordinaire de la LCR qui doit être appliqué, ce qui permet au demandeur d'agir directement contre l'assureur RC du détenteur (art.65 al.1 LCR), puisqu'il couvre la responsabilité du détenteur, lequel répond de la faute du conducteur comme de sa propre faute (art.58 al.4 LCR).

3.a) A titre subsidiaire, la défenderesse soutient que le véhicule en cause n'était pas à l'emploi, ce que contestait le demandeur. Cette contestation sans nuance n'est visiblement pas maintenue à l'issue de la procédure d'administration des preuves. Du reste dans ses conclusions en cause et en plaidoirie, le demandeur s'attache à démontrer que le conducteur N. a commis une faute. Il résulte à cet égard de l'ensemble du dossier que N. avait stationné depuis plusieurs minutes le véhicule à l'endroit où il se trouvait lors de l'accident. Clairement, le véhicule n'était pas à l'emploi (sur ces notions, voir Werro, op. cit., n.901 et 904). Il s'ensuit que le demandeur doit établir une faute du conducteur, au sens de l'article 58 al.2 LCR, puisqu'il ne prétend par ailleurs pas qu'une défectuosité du véhicule aurait contribué à l'accident (Werro, op. cit., n.905).

b) La relation entre droit civil et droit pénal est réglée par l'article 53 al.1 CO selon lequel le juge n'est point lié par l'acquiescement prononcé au pénal pour décider s'il y a eu faute commise; de même, l'article 53 al.2 CO prévoit que le jugement pénal ne lie pas davantage le juge civil en ce qui concerne l'appréciation de la faute et la fixation du dommage. Etant précisé que le juge apprécie librement les preuves (art.224 CPC), la mise en œuvre de ces dispositions signifie que le juge n'est pas lié par les constatations de fait du juge pénal, qu'il peut s'en écarter, mais qu'il ne doit pas le faire sans motif sérieux (RJN 1998, p.102; Bohnet, op. cit. COM 7 art.224). A cet égard, l'emplacement exact du véhicule stationné par N. est une question centrale. Le condamné s'était pourvu en cassation en faisant valoir entre autres que le premier juge lui avait refusé une vision locale tout en indiquant qu'il se rendrait sur place avant de rendre sa décision; il se prévalait en cassation de l'impossibilité pour lui de "prouver l'existence d'un ravin à proximité des lieux de l'accident, un ravin dont parle le témoin F.. Le juge parle d'un talus. A-t-il examiné les lieux de visu ou a-t-il statué sur la base du dossier photographique ?". Dans son arrêt du 22 mars 2002, la Cour de cassation pénale a statué sans savoir si le premier juge s'était ou non rendu sur les lieux avant de rendre son jugement (arrêt, cons.2b, p.6). Elle n'en a pas moins retenu que les constatations de fait du premier juge n'étaient pas arbitraires, d'une part, et que N. avait commis une faute, d'autre part.

C'est à la lumière des preuves plus complètes administrées dans la présente procédure que cette question doit être résolue.

4.a) D'emblée, la position du véhicule a été l'objet d'une contestation entre le conducteur N. et le participant à la Course VTT. Cette divergence est documentée dans les photographies prises par la police cantonale les 4 et 20 octobre 2000, soit quatre mois après l'accident. Appelé à se prononcer "à l'aveugle" sur ces photographies, soit sans savoir qui soutenait quelle version, le témoin F. a d'abord expliqué quelle était son expérience dans l'organisation de la Course VTT. : il s'occupait de la sécurité et y a participé pendant quelque dix ans, pour la dernière fois en 2003. Sa déposition à l'audience du 12 janvier 2005 (D.24) permet de retenir son appréciation comme fiable, d'autant qu'elle a été faite avant qu'il ait relu ses déclarations faites le 19 novembre 2000 à la police. Avant de s'être ainsi remémoré des détails, il a pu sans hésiter dire que "sur les photos du dossier, ce sont les deux premières (D.59-60) qui représentent le mieux la situation selon mon souvenir". Il a fait ensuite un croquis, qu'il a encore complété après avoir relu sa déposition du 19

novembre 2000. Il ajoutera alors :

"Pour moi ce qui est important et qui divisait les deux personnes, c'est l'emplacement latéral du véhicule. Selon moi, il était clairement hors du tracé. Je n'ai en revanche pas été attentif à l'emplacement longitudinal. On me montre maintenant les photos avec la Suzuki. C'est à peu près cela, et l'on voit qu'elle est clairement dehors du tracé. L'équipe de samaritains à laquelle N. appartenait était bien rôdée. Ils savaient où les véhicules doivent se mettre lorsqu'ils viennent à un poste tel que celui-ci."

Si l'on compare les photographies prises par la gendarmerie avec un véhicule de remplacement (la Suzuki. n'était pas disponible) et celles présentées au témoin avec le véhicule Suzuki, on doit se rendre à l'évidence : la position du véhicule décrite par N., telle qu'elle résulte des photographies prises par la police, et celle du véhicule Suzuki. déposées par la défenderesse, sont très proches. Or, ces photographies montrent un véhicule clairement à l'écart du cheminement normal sur ce chemin non goudronné ("chemin blanc"). Les photographies prises en hiver mettent en relief le talus herbeux. Le véhicule se trouve sur la partie herbeuse et ne déborde pas sur le chemin proprement dit. Il est sur le bas-côté.

Cette position du véhicule au moment de l'accident est d'autant plus vraisemblable que personne, sur les lieux, n'a invité N. à écarter davantage son véhicule. Pourtant, les personnes présentes à ce poste de contrôle étaient expérimentées (M., C. et F.). Leur déposition a été recueillie d'emblée par la police cantonale, en sus des dépositions des deux personnes impliquées (X. et N.). Leurs dépositions permettent de retenir que s'ils n'ont pas réagi sur les lieux ■ pour faire écarter le véhicule encore davantage ■ c'est bien parce que ce parage était adéquat, donc non fautif.

b) La vision locale a permis de fixer plusieurs distances de manière plus précise que ce qui résultait de la procédure pénale. Ainsi, la visibilité sur l'intersection est sans entrave 30 mètres avant le point de choc. A 56 mètres de cette intersection, la visibilité permet d'y voir un véhicule stationné. Le ravin (avec une pente très raide et certainement dangereuse pour le cycliste qui y ferait une chute) est à une distance de 27 mètres de l'endroit du choc contre le véhicule parké par N. (selon la thèse de ce dernier) et de 13.40 mètres selon la thèse de X.

Ces constatations faites sur les lieux permettent de retenir comme inexacte une constatation du premier juge selon qui "au dernier moment, [X.] a vu un véhicule stationné sur sa droite qui était sur sa trajectoire". Ce n'est pas au dernier moment qu'il pouvait voir un véhicule stationné, mais 56 mètres avant l'intersection, et cela sans entrave sur 30 mètres avant le point de choc. C'est plus qu'il n'en fallait pour réagir, moyennant une attention convenablement portée "à la route et à la circulation" (art.3 al.1 OCR), surtout dans une manœuvre de dépassement à la descente, sur un chemin non goudronné, une manœuvre consistant à dépasser des concurrents dans un peloton de sept ou huit coureurs. Une distance de 56 mètres était plus que suffisante pour prendre conscience de la présence du véhicule et pour corriger de quelques centimètres seulement sa trajectoire. S'il ne l'a pas fait, c'est pour la raison que trois témoins ■ plus N. ■ ont indiquée : il était en perte d'équilibre, avait déjà sorti son pied gauche de la pédale et était monté sur le talus herbeux.

c) Dans ces circonstances, une correction de trajectoire n'était plus possible, ou extrêmement périlleuse. Le chemin présente à cet endroit une courbe à gauche qui, combinée avec la pente et le gravillonnage, rend notoirement plus difficile la maîtrise d'un

freinage ou d'une correction de trajectoire avec un deux-roues, serait-ce un VTT de bonne qualité. C. l'a dit : "A un moment donné, j'ai vu un cycliste qui commençait à perdre la maîtrise de son cycle, il a empiété dans l'herbe, puis a heurté l'angle arrière gauche de la jeep". M. a relevé aussi que "Le cycliste arrivait trop vite et n'a pas pu maîtriser son engin. Il a heurté l'angle arrière gauche de la jeep. Nous avons tous pensé que dans un premier temps il arriverait à l'éviter". Quant à F., il a décrit ainsi l'accident : "Le vététiste est arrivé, mais je ne sais pas si d'autres cyclistes étaient avec lui ou s'il était seul. J'ai remarqué ce cycliste car il avait déjà le pied gauche qui n'était plus sur la pédale et il était sur le bord droit du chemin. Juste avant la jeep, il a mordu la bande herbeuse et a heurté le véhicule". Si donc le cycliste était resté sur le tracé du chemin blanc et s'il n'était pas monté sur la bande herbeuse, il aurait passé à côté du véhicule N. comme l'avait fait avant lui la moitié des concurrents ("Je pense que je devais me trouver dans le milieu des concurrents").

La Course VTT. est une course populaire, comme le montre ■ de façon anecdotique - la modicité du tableau des prix ("Récompenses : remise d'un prix aux trois premiers de chaque étape par catégorie (produits régionaux). Cinq prix par catégorie au classement général final. Prix tirés au sort à chaque étape. Un diplôme sera remis à tous les concurrents ayant participé aux cinq étapes"). En revanche et d'un point de vue juridique plus pertinent, le règlement de course obligeait tous les concurrents à utiliser un véhicule de type mountain bike et à porter le casque, comme aussi "à respecter le code de conduite VTT". Celui-ci prône la courtoisie et invite les personnes à ne pas s'écarter, dans la forêt, des chemins et des sentiers, entre autres.

L'accident dont le demandeur a été la victime malheureuse ne peut pas être imputé à faute de N., au vu des preuves administrées dans la présente procédure. Il s'ensuit que le demandeur n'a pas rapporté la preuve, exigée par l'article 58 al.2 LCR, qu'une faute aurait été commise par le conducteur N., lorsqu'il a parqué le véhicule assuré en responsabilité civile par la défenderesse. En d'autres termes, la faute du demandeur est exclusive (voir à ce sujet Bondallaz, in RVJ 1999 p. 182).

5. La demande doit ainsi être déclarée mal fondée, avec suite de frais et dépens à charge du demandeur.

## AU NOM DE LA 1e COUR CIVILE

Le greffier L ■ un des juges

### A. Principes généraux

#### I. Conditions de la responsabilité

1 Celui qui cause, d'une manière illicite, un dommage à autrui, soit intentionnellement, soit par négligence ou imprudence, est tenu de le réparer.

2 Celui qui cause intentionnellement un dommage à autrui par des faits contraires aux mœurs est également tenu de le réparer.

#### VIII. Relation entre droit civil et droit pénal

1 Le juge n'est point lié par les dispositions du droit criminel en matière d'imputabilité, ni par l'acquiescement prononcé au pénal, pour décider s'il y a eu faute commise ou si l'auteur de l'acte illicite était capable de discernement.

2Le jugement pénal ne lie pas davantage le juge civil en ce qui concerne l'appréciation de la faute et la fixation du dommage.

#### Champ d'application

1La présente loi régit la circulation sur la voie publique ainsi que la responsabilité civile et l'assurance pour les dommages causés par des véhicules automobiles ou des cycles.

2Les conducteurs de véhicules automobiles et les cyclistes sont soumis aux règles de la circulation (art. 26 à 57) sur toutes les routes servant à la circulation publique; les autres usagers de la route ne sont soumis à ces règles que sur les routes ouvertes entièrement ou partiellement aux véhicules automobiles ou aux cycles.

#### Responsabilité civile du détenteur de véhicule automobile

1Si, par suite de l'emploi d'un véhicule automobile, une personne est tuée ou blessée ou qu'un dommage matériel est causé, le détenteur est civilement responsable.

2Lorsqu'un accident de la circulation est causé par un véhicule automobile qui n'est pas à l'emploi, la responsabilité civile du détenteur est engagée si le lésé prouve que ce dernier ou des personnes dont il est responsable ont commis une faute ou qu'une défectuosité du véhicule a contribué à l'accident.

3Le détenteur est également responsable, dans la mesure fixée par le juge, des dommages consécutifs à l'assistance prêtée lors d'un accident où son véhicule automobile est impliqué, si l'accident lui est imputable ou si l'assistance a été prêtée à lui-même ou aux passagers de son véhicule.

4Le détenteur répond de la faute du conducteur et des auxiliaires au service du véhicule comme de sa propre faute.

#### Action directe contre l'assureur, exceptions

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

2Les 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.

3L'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.

1RS221.229.1

#### Courses de vitesse

1Les dispositions du présent article s'appliquent aux manifestations sportives automobiles ou de cycles dont le classement se fait principalement d'après la vitesse maximum atteinte ou au cours desquelles est exigée une vitesse moyenne supérieure à 50 km/h. Elles sont également applicables lorsque le parcours est fermé à la circulation publique. Le Conseil fédéral peut soumettre d'autres manifestations aux dispositions du présent article.

2Les organisateurs répondent du dommage causé par les véhicules des participants ou des suiveurs ou par tout autre véhicule utilisé au service de la manifestation; les dispositions sur la responsabilité civile des détenteurs de véhicules automobiles s'appliquent par analogie.

3La responsabilité civile pour les dommages subis par les coureurs et leurs passagers ou par les véhicules utilisés au service de la manifestation n'est pas régie par la présente loi.

4La responsabilité civile des organisateurs, des participants et des auxiliaires à l'égard des tiers, par exemple des spectateurs, d'autres usagers de la route et des riverains, doit être couverte par une assurance. L'autorité qui concède le droit d'organiser la manifestation fixe les montants minimums de l'assurance suivant les circonstances; toutefois, ces montants ne peuvent être inférieurs à ceux de l'assurance ordinaire. Les art. 65 et 66 s'appliquent par analogie.

5Lorsqu'un dommage survenu à l'occasion d'une course organisée sans autorisation doit être couvert par l'assurance ordinaire du véhicule automobile ou du cycle ayant causé le dommage, l'assureur peut recourir contre les responsables qui savaient ou auraient dû savoir, en prêtant toute l'attention commandée par les circonstances, qu'une assurance spéciale pour la course faisait défaut.

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