

# **NE\_GERICHTE CDP.2017.277 vom 1. Februar 2018**

NE Tribunal cantonal, 2018-02-01, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne\\_gerichte\\_CDP.2017.277](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_gerichte_CDP.2017.277)

FR: NE\_GERICHTE CDP.2017.277 du 1 février 2018

IT: NE\_GERICHTE CDP.2017.277 del 1 febbraio 2018

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Interjeté dans les formes et délai légaux, le recours est recevable.

### **E. 2**

a) L'article 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'article 21, al. 1 à 3 LPGA. Fondé sur cette norme de délégation de compétence, l'article 50 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 (al. 1). Les entreprises téméraires sont celles par lesquelles l'assuré s'expose à un danger particulièrement grave sans prendre de mesures destinées à ramener celui-ci à des proportions raisonnables ou sans pouvoir prendre de telles mesures; toutefois, le sauvetage d'une personne est couvert par l'assurance même s'il peut être considéré comme une entreprise téméraire (al. 2). b) La jurisprudence qualifie d'entreprises téméraires absolues celles qui, indépendamment de l'instruction, de la préparation, de l'équipement et des aptitudes de l'assuré comportent des risques particulièrement importants, même si elles sont pratiquées dans les conditions les moins défavorables. Il en va de même des activités risquées dont la pratique ne répond à aucun intérêt digne de protection ( ATF 141 V 216 cons. 2.2, 138 V 522 cons. 3.1). Ont par exemple été considérées comme des entreprises téméraires absolues la participation à une course automobile de côte ou en circuit ( 138 V 522 , 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]), la pratique, même à titre de hobby, du "Dirt Biking" ( ATF 141 V 37 ), un plongeon dans une rivière d'une hauteur de 4 mètres sans connaître la profondeur de l'eau ( ATF 138 V 522 ), ou encore, faute de tout intérêt digne de protection, l'action de briser un verre en le serrant dans sa main (SVR 2007 UV no 4, p. 10 [U 122/06] cons. 2.1). 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 articles 39 LAA et 50 OLAA . Dans ce cas, on parle 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 134 V 340 , 96 V 100 ), l'alpinisme et la varappe ( ATF 97 V 72 , 86), le vol delta ( ATF 104 V 19 ), à certaines conditions la

pratique de la moto sur circuit en-dehors d'une compétition (arrêt du TF du 27.01.2012 [8C\_472/2011]). Selon le degré de difficulté et le niveau de risque dans un cas particulier, il n'est pas exclu de qualifier l'une ou l'autre de ces activités d'entreprise téméraire absolue (ATF 134 V 340 cons. 3.2.3). Selon le Tribunal fédéral, la pratique de la moto sur circuit en-dehors d'une compétition peut constituer une entreprise téméraire relative ou absolue à certaines conditions (arrêts du TF du 09.05.2016 [8C\_638/2015] cons. 2.3 et du 08.10.2013 [4A\_288/2013] cons. 2.3). Il a précisé qu'on ne saurait d'emblée affirmer que la pratique de la moto sur circuit, en-dehors de toute compétition, constitue une entreprise téméraire absolue. En effet, 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 aux dangers 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. Il a considéré toutefois que, 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 ou qui risquent à leur tour de chuter (arrêt du TF du 27.01.2012 [8C\_472/2011] cons. 4 et 5.2).

### **E. 3**

En l'occurrence, X. \_\_\_\_\_ a participé à une session de "roulage libre" sur le circuit de C. \_\_\_\_\_ à D. \_\_\_\_\_, organisée par l'association FVP (Faites-Vous Plaisir) qui promeut le roulage libre sur circuit selon groupes de niveaux, le plaisir du pilotage pour tous les motards, la détente, la bonne humeur et le café au paddock ainsi que la sécurité sans compromis sur la piste ( [www.fvp-moto.ch](http://www.fvp-moto.ch) ). Ce circuit présente une longueur de 4,627 km de long et 14 virages et sert régulièrement à des grands prix de formule 1 et de moto ( [https://fr.wikipedia.org/wiki/Circuit\\_de\\_D.\\_\\_\\_\\_\\_](https://fr.wikipedia.org/wiki/Circuit_de_D._____) ). Il ressort du dossier, plus particulièrement des déclarations de l'intéressé et de FVP, que l'accident a eu lieu sur une piste fermée, le but de X. \_\_\_\_\_ qui a une bonne expérience de la moto, étant de pouvoir rouler sur un tel circuit. A cette session, 30 motocyclistes participaient en réalisant 9 tours en 20 minutes. Ces derniers sont répartis en 4 groupes (groupe 1 : racing-rapide; groupe 2 : rapide-moyen; groupe 3 : moyen; groupe 4 : débutant, [www.fvp-moto.ch/fr/content/24-groupes-de-niveaux](http://www.fvp-moto.ch/fr/content/24-groupes-de-niveaux) ). L'intéressé faisait partie du groupe 2 (courriel de FVP à B. \_\_\_\_\_ du 18.01.2017), voire du groupe 3 (selon l'assuré; cf. entretien initial du 17.01.2017). Lors de cet entretien, l'intéressé a également indiqué : "Il n'y a pas de signal de départ. Une fois que j'ai vérifié que mon casque est bien mis, je peux démarrer. L'organisateur fait en sorte qu'environ 6-7 conducteurs du groupe 3 démarrent les uns après les autres, puis on fait une pause, et le groupe suivant démarre à son tour... Deux conducteurs me précédaient d'environ 150 m. Personne ne me suivait. Il n'y a donc pas eu d'implication de tiers. Je cherche à obtenir la vidéo de l'organisateur. Le circuit comprend plusieurs virages. Il ne comprend pas d'obstacles, on ne peut pas faire de sauts, et il est absolument interdit de faire des roues arrière. Si on ne respecte pas l'interdit, on quitte immédiatement le circuit. Tous les organisateurs sont très stricts sur ce point... L'avantage, sur un circuit de ce type, est de pouvoir à moto enchaîner de nombreux virages. Une telle configuration ne se retrouve pas sur les routes normales. Les conducteurs détenant une licence NE SONT PAS autorisés à participer. Pour ma part, je n'ai pas de licence. Je ne fais pas de courses ni de compétition. Il est interdit de faire la course entre conducteurs d'un même groupe, sous peine d'être immédiatement exclus du circuit." A la question de savoir à

quelle vitesse les participants arrivent dans le groupe 2, FVP a répondu qu'il n'y a pas de mesure de vitesse. Il n'est pas contesté par les parties qu'il s'agit d'une pratique de la moto sur circuit faite en-dehors de toute compétition. L'intéressé a indiqué que 9 tours sont généralement effectués en une vingtaine de minutes. Cela correspond à une vitesse moyenne d'environ 125 km/h compte tenu d'une longueur de circuit de 4,627 km et à un temps de 2,22 minutes par tour. A titre de comparaison, les tours les plus rapides du même circuit ont été réalisés lors de championnats de moto en 2016 et 2017 dans des chronomètres situés entre 1'43" et 1'45" à une vitesse de 158 à 161 km/h. Si la vitesse de 125 km/h est une moyenne, il y a lieu de considérer, vu les nombreux virages du circuit, que cette vitesse a été par moments bien plus élevée, soit vraisemblablement avoisiné les 200 km/h. Par ailleurs, le fait qu'il soit semble-t-il interdit de faire la course entre conducteurs d'un même groupe et qu'il n'y ait aucun chronométrage officiel n'est pas déterminant, soit n'exclut pas que les motocyclistes, mesurent autrement leur vitesse. Comme l'a par ailleurs relevé le Tribunal fédéral, le fait de rouler en groupe est de nature à susciter une certaine émulation, voire à favoriser un esprit de compétition. La présence de 30 motocyclistes sur un circuit de 4,627 km permet théoriquement une distance de 154 mètres entre chacun d'eux. Cela n'implique toutefois pas que tel soit le cas durant toute la course, des dépassements n'étant pas exclus étant donné que tous ne roulent pas à la même vitesse. De plus, au vu des vitesses élevées qui peuvent être atteintes, il s'agit d'une distance moyenne clairement insuffisante pour freiner (cf. à cet égard <http://le-permis.ch> ; [www.permis-moto.info](http://www.permis-moto.info) ). Les conditions générales de FVP ( [www.fvp-moto.ch](http://www.fvp-moto.ch) ) établissent quelques règles de conduite, mais aucune ne concerne les distances à respecter ou l'interdiction de dépasser. Elles mentionnent par contre que des différences de vitesse entre les participants sont possibles, la prudence et le respect étant de mise (ch. 8). Vu l'absence de limitation de vitesse et de distances à respecter, le risque élevé existait, indépendamment des mesures prises, ce d'autant plus que, vu les nombreux virages, la visibilité est restreinte à certains endroits si bien qu'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 risquent à leur tour de chuter. Un tel danger ne pouvait guère être maîtrisé par le personnel d'encadrement. En effet, si la course peut être stoppée par le lever d'un drapeau, cette mesure n'intervient qu'après coup. Le fait que l'intention première du recourant ait été de pouvoir enchaîner de nombreux virages, et non de se mesurer aux autres motocyclistes, ne change rien à cette appréciation, étant donné qu'il ne pouvait exclure que d'autres motocyclistes accordent une importance plus grande à la vitesse. Enfin, force est de relever que le site de FVP incite à conclure une assurance incluant le risque du sport motorisé "recherche de vitesse maximale". Il s'ensuit que c'est à juste titre que la CNA a qualifié l'activité exercée d'entreprise téméraire absolue.

#### **E. 4**

Pour ces motifs, le recours doit être rejeté. Il est statué sans frais, la procédure étant en principe gratuite. Le recourant ne peut prétendre à des dépens.