

## **VD\_FINDINFO HC / 2016 / 695 vom 23. Juni 2016**

VD Tribunal cantonal, 2016-06-23, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_findinfo\\_HC\\_\\_\\_2016\\_\\_\\_695](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_findinfo_HC___2016___695)

FR: VD\_FINDINFO HC / 2016 / 695 du 23 juin 2016

IT: VD\_FINDINFO HC / 2016 / 695 del 23 giugno 2016

### **Regeste**

MOYEN DE PREUVE, APPRÉCIATION DES PREUVES, DÉTENTEUR DE VÉHICULE, RESPONSABILITÉ DU DÉTENTEUR DE VÉHICULE, FAUTE, FAUTE DU TIERS, PRIORITÉ{CIRCULATION}, PRINCIPE DE LA CONFIANCE{RÈGLE DE LA CIRCULATION} | 26 al. 2 LCR, 59 al. 1 LCR, 151 CPC (CH)

### **Erwägungen**

#### **E. 1.1**

Le dispositif du jugement attaqué a été communiqué aux parties le 2 décembre 2015, de sorte que les voies de droit sont régies par le CPC (Code de procédure civile suisse du 19 décembre 2008 ; RS 272), entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2011 (art. 405 CPC ; ATF 137 III 127 ; ATF 137 III 130 ; Tappy, CPC commenté, Bâle 2011, nn. 5 et ss ad art. 405 CPC).

#### **E. 1.2**

L'appel est recevable contre les décisions finales de première instance (art. 308 al.1 let. a CPC), dans les affaires patrimoniales dont la valeur litigieuse, au dernier état des conclusions, est supérieure à 10'000 fr. au moins (art. 308 al. 2 CPC). En particulier, il est recevable contre les jugements de la Cour civile qui ont été rendus en instance cantonale unique selon l'ancien droit et dont le dispositif a été communiqué après le 1<sup>er</sup> janvier 2011 (cf. Colombini, Quelques questions de droit transitoire, in JT 2011 III 109, ch. 4, p. 112 et réf. citées). Le délai pour l'introduction de l'appel est de trente jours à compter de la notification de la décision motivée (art. 311 al. 1 CPC). En l'espèce, formé en temps utile par une partie qui a un intérêt digne de protection (art. 59 al. 2 let. a CPC) et portant sur des conclusions supérieures à 10'000 fr., l'appel est recevable.

#### **E. 2.1**

L'appel peut être formé pour violation du droit (art. 310 let. a CPC) et constatation inexacte des faits (art. 310 let. b CPC). L'instance d'appel dispose d'un plein pouvoir d'examen de la cause en fait et en droit. En particulier, le juge d'appel contrôle librement l'appréciation des preuves effectuée par le juge de première instance (art. 157 CPC en relation avec l'art. 310 let. b CPC) et vérifie si celui-ci pouvait admettre les faits qu'il a retenus. Il incombe toutefois au recourant de motiver son appel (art. 311 al. 1 CPC), c'est-à-dire de démontrer le caractère erroné de la motivation attaquée. Pour satisfaire à cette exigence, il ne lui suffit pas de renvoyer aux moyens soulevés en première instance, ni de se livrer à des critiques toutes générales de la décision attaquée. Sa motivation doit être suffisamment explicite pour que l'instance d'appel puisse la comprendre aisément, ce qui suppose une désignation précise des passages de la décision que le recourant attaque et des pièces du dossier sur lesquelles repose sa critique (ATF 138 III 374 consid. 4.3.1 et les réf. citées). La Cour de céans n'est ainsi pas tenue d'examiner, comme le ferait une autorité de première instance,

toutes les questions juridiques qui se posent si elles ne sont pas remises en cause devant elle, ni de vérifier que tout l'état de fait retenu par le premier juge est exact et complet, si seuls certains points de fait sont contestés devant elle (CACI 2 juillet 2015 2015/608 consid. 2 ; CACI 1<sup>er</sup> février 2012/57 consid. 2a).

### **E. 2.2**

Les faits et moyens de preuve nouveaux ne sont pris en compte que s'ils sont invoqués ou produits sans retard et ne pouvaient être invoqués ou produits devant la première instance, bien que la partie qui s'en prévaut ait fait preuve de la diligence requise, ces deux conditions étant cumulatives (art. 317 al. 1 CPC ; Jeandin, CPC commenté, Bâle 2011, n. 6 ad art. 317 CPC). Il appartient à l'appelant de démontrer que ces conditions sont réalisées, de sorte que l'appel doit indiquer spécialement de tels faits et preuves nouveaux et motiver spécialement les raisons qui les rendent admissibles selon lui (JdT 2011 III 43 et les réf. citées). A cet égard, on distingue vrais et faux novas. Les vrais novas sont des faits ou moyens de preuve qui ne sont nés qu'après la fin de l'audience de débats principaux de première instance. Ils sont recevables en appel lorsqu'ils sont invoqués sans retard après leur découverte. Les faux novas sont des faits ou moyens de preuve nouveaux qui existaient déjà lors de l'audience de débats principaux. Leur recevabilité en appel est exclue lorsqu'ils auraient pu être invoqués en première instance en faisant preuve de la diligence requise (Colombini, Condensé de la jurisprudence fédérale et vaudoise relative à l'appel et au recours en matière civile, in JdT 2013 III 131 ss, n. 40 p. 150 et les réf. citées).

### **E. 2.3**

Tout comme les autres moyens de preuve, les expertises relèvent du principe de la libre appréciation des preuves (cf. art. 157 CPC). Le tribunal doit déterminer si les expertises sont complètes, compréhensibles et logiques. Le juge ne doit cependant pas s'écarter sans motifs pertinents de l'avis donné par un expert selon ses connaissances spéciales et s'il s'en écarte, il doit motiver son opinion (ATF 130 I 337 consid. 5.4.2 ; TF 5A\_146/2011 du 7 juin 2011 consid. 4.2.1 et les réf. citées). De façon générale, on pourra s'écarter des conclusions du rapport d'expertise si sa crédibilité est sérieusement ébranlée par les circonstances (TF 4A\_48/2010 du 9 juillet 2010 consid. 6.3.2). Si le juge entend s'écarter du résultat d'une expertise judiciaire, il ne peut sans motifs déterminants substituer sa propre appréciation à celle de l'expert et devra, le cas échéant, recueillir des preuves complémentaires pour tenter de dissiper ses doutes (TF 4P.9/2005 du 10 mai 2005 consid. 2.1 ; TF 4A\_242/2008 consid. 3.1 ; Bovey, Le juge face à l'expert, in La preuve en droit de la responsabilité civile, Journée de la responsabilité civile 2010, Genève-Zurich-Bâle 2011, p. 109).

### **E. 3**

Les appelants allèguent des faits et produisent des moyens de preuve nouveaux, dont la recevabilité devrait selon eux être admise en tant que faits notoires (art. 151 CPC).

#### **E. 3.1**

Est notoire le fait dont l'existence est certaine au point d'emporter la conviction du juge, qu'il s'agisse de faits connus de manière générale du public ou seulement de celui-ci. Pour être notoire, un renseignement ne doit certes pas être constamment présent à l'esprit : il suffit qu'il puisse être contrôlé par des publications accessibles à chacun (TF 5A\_304/2013 du 1<sup>er</sup> novembre 2013 consid. 6.2.2 et les réf. citées). Un fait notoire ne doit être ni allégué ni prouvé (ATF 137 III 623 consid. 3 ; ATF 135 III 88 consid. 4) et peut être retenu d'office

par les autorités de recours, y compris le Tribunal fédéral (TF 4A\_412/2011 du

### **E. 3.2**

En l'occurrence, les appelants se prévalent de pièces nouvelles pour faire valoir que la configuration des lieux aurait été décrite de manière inexacte par les premiers juges et qu'il y aurait lieu de retenir que la Toyota Land Cruiser a d'abord emprunté la voie d'engagement, puis a circulé sur la troisième voie de droite pendant une centaine de mètres, parallèlement à la Chevrolet conduite par D.\_\_\_\_\_. Ils produisent un lot de quatre photographies aériennes des lieux de l'accident – tirées de deux sites internet officiels (geo.vd.ch et map.geo.admin.ch) et de Google Maps –, qui constitueraient des faits notoires. Dès lors que l'appel doit être de toute manière rejeté, même en tenant compte de ces photographies (cf. infra, consid. 5.3), la question de la recevabilité de ces pièces nouvelles peut rester ouverte.

### **E. 3.3**

Les appelants soutiennent également qu'il serait notoire que le véhicule de marque Chevrolet n'était pas équipé du système d'antiblocage des roues (ABS). Or un tel fait ne constitue pas un fait notoire. Les appelants ne citent d'ailleurs aucune source officielle, ni même privée, à l'appui de leur allégation. Il n'y a donc pas lieu de compléter l'état de fait sur ce point.

### **E. 4**

Les appelants contestent la constatation de fait selon laquelle le conducteur D.\_\_\_\_\_, qui avait vu la Toyota Land Cruiser qui circulait sur la voie d'engagement, a ralenti dans un premier temps, puis a freiné et contrôlé son dérapage en relâchant les freins, avant d'effectuer à nouveau un freinage brusque pour ne pas emboutir l'arrière de la Toyota Land Cruiser. Ils font valoir que les déclarations de D.\_\_\_\_\_ devraient être prises avec prudence et qu'elles seraient infirmées par les dépositions à la gendarmerie du témoin Z.\_\_\_\_\_ et par l'expertise. D'après eux, il y aurait lieu de retenir que le conducteur D.\_\_\_\_\_ n'a pris aucune mesure pour éviter l'accident avant son freinage qui a bloqué ses roues. L'expert a en réalité considéré que le comportement de D.\_\_\_\_\_ semblait correspondre à ses déclarations, soit qu'il avait ralenti d'environ 10 km/h à une vitesse de 85 km/h sur 140 mètres, en voyant la Toyota Land Cruiser sur la voie d'accès, à une vitesse proche de 95 km/h, et qu'arrivé au terme de cette voie, il avait effectué un freinage d'urgence. L'expert a précisé que le début du freinage pouvait être estimé à la hauteur de la fin de la bande d'accès, par quoi on doit entendre, comme vu ci-dessous (cf. infra, consid. 5.4), celle de la fin de la voie de droite. Il a par ailleurs considéré qu'en l'absence d'indice objectif, il était difficile de dire si le conducteur D.\_\_\_\_\_ avait eu le temps de freiner une première fois, de réaliser que les roues se bloquaient, de relâcher les freins et de stabiliser son véhicule, puis de procéder à nouveau à un freinage d'urgence. Selon lui, il était plus probable que, lorsque la Toyota Land Cruiser s'était engagée, D.\_\_\_\_\_ avait effectué son freinage d'urgence, ce qui était en partie confirmé par les déclarations du témoin Z.\_\_\_\_\_ ne faisant nulle mention de deux freinages successifs. On doit ainsi retenir que le conducteur D.\_\_\_\_\_ a ralenti au moment où il a vu la Toyota Land Cruiser environ 140 mètres avant le début de son freinage. Il n'a par la suite effectué qu'un seul freinage d'urgence et non un double freinage comme l'ont retenu les premiers juges.

### **E. 5**

Les appelants soutiennent que le détenteur D. \_\_\_\_\_ ne saurait être exonéré de toute responsabilité, dès lors qu'il aurait commis une faute. Il aurait dû identifier le danger et réagir plus rapidement, si bien qu'il aurait violé l'art. 26 al. 2 LCR.

### **E. 5.1**

L'art. 59 al. 1 LCR permet au détenteur du véhicule automobile de se libérer de sa responsabilité s'il prouve que l'accident a été causé par la force majeure ou par une faute grave du lésé ou d'un tiers sans que lui-même ou les personnes dont il est responsable aient commis de faute et sans qu'une défectuosité du véhicule ait contribué à l'accident. Le fardeau de la preuve incombe au détenteur qui entend s'exonérer de sa responsabilité (TF 4A\_270/2011 du 9 août 2011 consid. 3.2). Autrement dit, si le détenteur ne parvient pas à prouver, d'une part, que le préjudice a été causé soit par la force majeure, soit par la faute grave du lésé ou celle d'un tiers et, d'autre part, qu'il n'est pas fautif et que le véhicule n'est pas défectueux, il faut en conclure qu'il est responsable du sinistre (TF 4A\_699/2012 du 27 mai 2013 consid. 3.1). L'absence d'une faute ne peut que faire l'objet d'une preuve par vraisemblance (ATF 132 III 715 ; TF 4C.298/2006 du 19 décembre 2006 consid. 4.2.2 ; Brehm, La responsabilité civile automobile, 2 e éd., 2010, nn. 470 s.). Selon le principe de la confiance, le détenteur doit ainsi établir les circonstances déterminantes, desquelles on peut raisonnablement déduire une absence de faute du détenteur (Probst, Basler Kommentar, 2014, n. 31 ad art. 59 LCR). En l'espèce, il n'est pas contesté que le tiers resté inconnu, conducteur de la Toyota Land Cruiser, a commis une faute grave. Ainsi, il reste à déterminer si l'intimée a démontré l'absence de faute de son assuré et conducteur D. \_\_\_\_\_.

### **E. 5.2**

Il est reconnu que le droit de priorité n'est pas un droit absolu, de sorte qu'en présence d'une situation dangereuse ou paraissant comporter certains risques de danger, le prioritaire ne doit pas se fier aveuglément à son droit de priorité aux dépens de la sécurité du trafic et doit faire tout son possible pour éviter une collision (art. 26 al. 2 LCR ; ATF 92 IV 138 consid. 2, JdT 1967 I 415 ; ATF 90 IV 90, JdT 1965 I 413). De tels indices existent lorsque, sur la base du comportement adopté jusque-là par l'utilisateur, il faut compter avec la possibilité qu'il se comporte de manière dangereuse et contraire aux règles de la circulation. Une simple possibilité abstraite de violation est insuffisante ; il faut bien plutôt des indices concrets, sauf à ôter toute signification au principe de la confiance (ATF 118 IV 277 consid. 4a, JdT 1993 I 703). Il n'est pas possible de réaliser que quelqu'un va se conduire d'une manière incorrecte avant que se manifeste un signe concret d'un comportement fautif (TF 4P.339/2005 du 6 avril 2006 consid. 3.5). Le prioritaire ne peut ainsi forcer son droit de priorité (Bussy/Rusconi, Code suisse de la circulation routière commenté, 4 e éd., 2015, n.5.1 ad art. 26 LCR). A l'inverse, si le droit de priorité est tempéré par l'art. 26 LCR, il ne doit pas être dévalué (Bussy/Rusconi, op. cit., n. 3.1.2 ad art. 36 LCR).

### **E. 5.3**

L'expert Martial Giobellina a considéré qu'ayant déjà ralenti à la vue de la Toyota Land Cruiser, le conducteur D. \_\_\_\_\_ avait réagi correctement en vertu du principe de la confiance. Ces conclusions sont pertinentes et peuvent être suivies. D. \_\_\_\_\_ a déclaré avoir aperçu la Toyota Land Cruiser qui circulait sur la voie d'accès. A un certain moment, ce véhicule a freiné, alors que lui-même avait déjà ralenti et regardé à gauche pour voir s'il pouvait s'y déplacer pour laisser s'engager la Toyota Land Cruiser, ce qui n'était pas

possible en raison du trafic sur cette voie. Ce ralentissement est corroboré par l'expert (cf. supra, consid. 4) et il n'est pas contesté que le conducteur D. \_\_\_\_\_ n'avait pas la faculté de se déplacer sur la gauche, en raison de l'arrivée du véhicule conduit par l'appelant A.T. \_\_\_\_\_. Au terme de la voie d'accès, la Toyota Land Cruiser a encore freiné et s'est déplacée juste devant le véhicule Chevrolet. Ces déclarations n'ont pas été infirmées par le témoignage d'Z. \_\_\_\_\_ – qui n'a pas pu donner d'indications sur le véhicule qui s'engageait – ni par l'expertise, dont il ressort au contraire que l'entrée de la Toyota Land Cruiser s'est faite à vitesse inférieure et à faible distance devant le véhicule conduit par D. \_\_\_\_\_. C'est donc en vain que les appelants plaident que l'on s'en trouverait dans le cas où les deux automobilistes auraient circulé côte à côte à une vitesse constante sur plus de 100 mètres et que, voyant arriver la fin de la troisième voie, D. \_\_\_\_\_ aurait dû réaliser que la vitesse de la Toyota Land Cruiser était trop rapide pour garantir le droit de priorité, au point qu'il allait forcer ce droit. D. \_\_\_\_\_ ne pouvait au contraire pas anticiper que, loin d'accélérer pour passer devant lui – ce qu'aurait permis son propre ralentissement – le conducteur de la Toyota Land Cruiser freinerait pour s'engager devant lui à une vitesse bien inférieure. Il pouvait d'autant plus compter sur une telle accélération que le conducteur de la Toyota Land Cruiser disposait, outre la voie d'accès elle-même, d'une centaine de mètres sur la voie de droite qui prolongeait cette voie d'accès, ce qui lui laissait le temps nécessaire à une accélération suffisante. Le conducteur D. \_\_\_\_\_ n'a donc pas fait preuve d'inattention, puisqu'il a parfaitement perçu en temps utile la présence de la Toyota Land Cruiser et a réagi en conséquence, en ralentissant. La situation dangereuse créée par le freinage de la Toyota Land Cruiser au lieu que celle-ci poursuive son accélération est intervenue à un moment où le conducteur D. \_\_\_\_\_ ne pouvait plus réagir que par un freinage d'urgence. C'est en vain que les appelants lui reprochent de ne pas avoir freiné plus tôt et de manière mesurée. La Toyota Land Cruiser, ayant freiné et se trouvant à une vitesse inférieure, aurait au demeurant pu continuer sur la bande d'arrêt d'urgence, ce qui, selon l'expert, aurait permis d'éviter l'accident. A cela s'ajoute que tant le rapport de police que l'absence de poursuites pénales à l'encontre d'D. \_\_\_\_\_ corroborent l'absence de faute. C'est dès lors à juste titre que les premiers juges ont retenu que l'intimée avait apporté la preuve de la faute grave et exclusive du conducteur de la Toyota Land Cruiser et avait démontré l'absence de faute de son assuré D. \_\_\_\_\_.

#### **E. 5.4**

A supposer que l'on doive tenir compte des photographies produites en appel, le résultat ne serait pas différent. Il résulte de ces photographies qu'à l'endroit où la voie d'engagement venant de l'aire de ravitaillement de Jordillon s'achève, l'autoroute présente trois voies de circulation, mais que la voie de droite prend elle-même fin une centaine de mètres plus loin. Il y a lieu de préciser que la voie d'engagement est particulièrement courte, puisqu'elle s'achève une trentaine de mètres après la fin de la surface interdite au trafic et que l'on doit dès lors retenir que la centaine de mètres restante de la voie de droite constitue en quelque sorte une continuité ou prolongation de la voie d'engagement. Il ressort par ailleurs de la photo en annexe du rapport d'expertise que le choc s'est produit une vingtaine de mètres après le terme de la voie de droite. Il y aurait ainsi lieu de retenir que, lorsque l'expert indique que le début du freinage peut être estimé à la hauteur de la fin de la bande d'accès, il faut entendre celle de la fin de la voie de droite, mais que cela ne change rien au bien-fondé des considérations de l'expert sur l'absence de faute du conducteur D. \_\_\_\_\_ (cf. supra, consid. 5.3). En particulier, il reste constant que le conducteur D. \_\_\_\_\_ a ralenti au moment où il a vu la Toyota Land Cruiser environ 140 mètres avant le début de

son freinage, en regardant à gauche s'il pouvait se déplacer, et que la situation dangereuse a été créée par le comportement ultérieur et inattendu du conducteur inconnu de la Toyota Land Cruiser, comme précédemment développé.

#### **E. 6**

Il s'ensuit que l'appel doit être rejeté selon le mode procédural de l'art. 312 al. 1 CPC et le jugement confirmé. Les frais judiciaires de deuxième instance, arrêtés à 8'266 fr. (art. 62 al. 1 TFJC [tarif des frais judiciaires civils du 28 septembre 2010 ; RSV 270.11.5]), seront mis solidairement à la charge des appelants V. \_\_\_\_\_ et consorts, qui succombent (art. 106 al. 1 et 3 CPC). Il n'y a pas lieu à l'allocation de dépens de deuxième instance dès lors que l'intimée n'a pas été invitée à se déterminer.

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