

## VD\_FINDINFO HC / 2019 / 200 vom 18. März 2019

VD Tribunal cantonal, 2019-03-18, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_findinfo\\_HC\\_\\_\\_2019\\_\\_\\_200](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_findinfo_HC___2019___200)

FR: VD\_FINDINFO HC / 2019 / 200 du 18 mars 2019

IT: VD\_FINDINFO HC / 2019 / 200 del 18 marzo 2019

### Regeste

PERTE DE SOUTIEN, LÉGITIMATION ACTIVE ET PASSIVE, EXPERTISE, FAUTE, ACCIDENT DE LA CIRCULATION | 45 al. 3 CO, 31 LCR, 36 LCR, 55 CPC (CH)

### Erwägungen

#### E. 7

En cours d’instruction, une expertise technique a été confiée à S.\_\_\_\_\_, de la société O.\_\_\_\_AG (ci-après : l’expert S.\_\_\_\_\_). Celui-ci a déposé un rapport en allemand daté du 4 novembre 2013 (ci-après : l’expertise O.\_\_\_\_AG), comportant le résumé en français suivant (sic) : « Les deux expertises du Q.\_\_\_\_AG et de A.\_\_\_\_\_ SA contiennent des points ou nos sommes d’accord ainsi que d’autres points qui nous donnent occasion de criticisme. En particulier, les vitesses de collision et les variations de vitesse associées ont été estimés trop basses. Par contre, dans l’expertise de A.\_\_\_\_\_ SA, la décélération pendant le frottement a été estimée trop haute pour une moto avec carénage complet et la variation de vitesse de la moto dans la collision contre le véhicule Peugeot a été surestimée légèrement. En contraste aux vitesses immédiatement avant freinage de 73 – 85 km/h dans l’expertise Q.\_\_\_\_AG et de 83.6 – 108.5 [ recte : 93.6 – 108.3 ] km/h dans l’expertise de A.\_\_\_\_\_ SA, nous arrivons à la conclusion que cette vitesse se situait entre 86 et 103.5 km/h. Sur la base des différences des deux expertises en ce qui concerne la vitesse avant freinage, les deux experts tirent des conclusions divergentes aussi concernant l’évitabilité. Si la moto [...] s’était approchée roulant 80 km/h en place des 86 – 103.5 km/h, le conducteur aurait dû freiner avec 6.3 – 7.7 m/s<sup>2</sup> pour s’arrêter 1 m avant le point du choc. Un freinage avec 7 m/s<sup>2</sup> est en principe contrôlable par un motocycliste expérimenté. Dans le cas présent, le véhicule Peugeot se trouvait, au moment du choc, déjà au milieu de la voie. Le conducteur de la moto aurait donc pu réduire sa vitesse que légèrement pour passer derrière le véhicule Peugeot. Du point de vue technique, la collision était probablement spatialement évitable par le conducteur de la moto. Avec une certitude très grande, la collision était évitable temporellement. Selon les données du Crash Recorder, le conducteur et sa moto heurtaient le véhicule presque simultanément (différence de 0.1 s). Ceci permet la supposition que le conducteur ne relâchait pas sa moto pendant la phase de chute ou bien qu’il s’accrochait de cette dernière. Si le conducteur se serait détaché de sa moto pendant la phase de chute, il se serait possiblement arrêté avant le véhicule ou bien il aurait heurté le véhicule avec une vitesse plus basse. L’évitabilité du point de vue du conducteur du véhicule Peugeot n’a été considérée dans aucune des deux expertises. Dans l’expertise du Q.\_\_\_\_AG il nous est mentionné que la visibilité était de 180 m pour le conducteur de la Peugeot et que la moto était visible pour lui du point de départ. Le conducteur de la Peugeot aurait donc pu éviter la collision s’il avait attendu le passage de la moto. La moto [...] se trouvait probablement à une distance de 87 à 109 m quand le véhicule

Peugeot démarra. La Peugeot aurait nécessité quelques 4 secondes pour débloquer complètement la voie. Un véhicule s'approchant à une vitesse de 80 km/h aurait nécessité 3.9 – 4.7 secondes pour parcourir les 87 – 109 m. Au moment où la Peugeot démarra, son conducteur pouvait donc être confiant qu'il n'allait pas, ou que légèrement, entraver le passage de la moto ». Selon l'expert S.\_\_\_\_\_, la moto de feu D.J.\_\_\_\_\_ a heurté l'arrière gauche du véhicule d'Z.\_\_\_\_\_ à une vitesse de 58 à 75 km/h, alors que ledit véhicule avait une vitesse comprise entre 20 et 24 km/h. Après cette collision, l'expert S.\_\_\_\_\_ estime que la moto avait une vitesse résiduelle de 48.6 à 62 km/h, puis de 20 à 35 km/h lors de la collision avec l'avant droit du véhicule de P.\_\_\_\_\_. Sur ce dernier point, il a notamment relevé qu'une vitesse inférieure à 20 km/h n'était pas compatible (« vereinbar ») avec les dommages constatés sur le véhicule de P.\_\_\_\_\_. S'agissant des données enregistrées par le « Crash Recorder » installé sur le véhicule d'Z.\_\_\_\_\_, l'expert S.\_\_\_\_\_ a relevé que ce type d'enregistreurs fournissait en principe des données fiables et que l'analyse des données avait été effectuée par du personnel qualifié. Il a ajouté que ne disposant pas des données brutes (avant traitement), il n'était pas en mesure de vérifier l'évaluation des données déjà réalisée, mais que rien n'indiquait qu'il puisse exister des erreurs, si bien qu'il supposait qu'elle avait été effectuée correctement. L'expert S.\_\_\_\_\_ a par conséquent tenu compte dans son analyse des résultats du « Crash Recorder ». Par courrier du 6 mars 2014, les demandeurs ont expressément renoncé au complément d'expertise qu'ils avaient requis précédemment.

#### **E. 8**

D'autres faits allégués et admis ou prouvés, mais sans incidence sur la solution du présent procès, ne sont pas reproduits ci-dessus.

#### **E. 9**

Au vu de ce qui précède, l'appel doit être rejeté et le jugement attaqué confirmé. Les frais judiciaires de deuxième instance, arrêtés à 2'907 fr. (art. 62 al. 1 TFJC [tarif des frais judiciaires civils du 28 septembre 2010 ; BLV 270.11.5]), seront mis à la charge des appelants, qui succombent (art. 106 al. 1 CPC), à parts égales et solidairement entre eux (art. 106 al. 3 CPC). Vu l'issue du litige, les appelants, à parts égales et solidairement entre eux, verseront à l'intimée de pleins dépens de deuxième instance, qui seront arrêtés à 3'500 fr. (art.

#### **E. 12**

TDC [tarif des dépens en matière civile du 23 novembre 2010 ; BLV 270.11.6]) .

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