

VD_FINDINFO HC / 2019 / 968 vom 20. Dezember 2019

VD Tribunal cantonal, 2019-12-20, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_findinfo_HC___2019___968

FR: VD_FINDINFO HC / 2019 / 968 du 20 décembre 2019

IT: VD_FINDINFO HC / 2019 / 968 del 20 dicembre 2019

Regeste

ACCIDENT DE LA CIRCULATION, PIÉTON, FAUTE GRAVE, RESPONSABILITÉ DU DÉTENTEUR DE VÉHICULE, VIOLATION DES RÈGLES DE LA CIRCULATION | 58 al. 1 LCR, 59 al. 1 LCR

Erwägungen

E. 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. 1.1

La décision entreprise ayant été communiquée après l'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 2011, du CPC (Code de procédure civile du 19 décembre 2010 ; RS 272), l'appel est régi par celui-ci (art. 405 al. 1 CPC). Cela étant, dès lors que la demande a été déposée le 21 décembre 2010, c'est l'ancien droit de procédure qui régit la procédure de première instance (art. 404 al. 1 CPC), notamment le CPC-VD (Code de procédure civile vaudoise du 14 décembre 1966, aujourd'hui abrogé).

E. 1.2

Dans les affaires patrimoniales, l'appel est recevable contre les décisions finales de première instance pour autant que la valeur litigieuse, au dernier état des conclusions devant l'autorité inférieure, soit de 10'000 fr. au moins (art. 308 al. 1 let. a et al. 2 CPC). L'appel doit être introduit dans les trente jours à compter de la notification de la décision motivée (art. 311 al.

E. 2

L'appel peut être formé pour violation du droit ou pour constatation inexacte des faits (art. 310 CPC). L'autorité d'appel peut revoir l'ensemble du droit applicable, y compris les questions d'opportunité ou d'appréciation laissées par la loi à la décision du juge, et doit le cas échéant appliquer le droit d'office conformément au principe général de l'art. 57 CPC. Elle peut revoir librement la constatation des faits sur la base des preuves administrées en première instance (JdT 2011 III 43 consid. 2 et les références).

E. 3

Sous l'angle d'une constatation inexacte des faits, l'appelant estime qu'il y a lieu de compléter l'état de fait retenu par les premiers juges sur quatre points : - premièrement, le jour de l'accident, la première voie que l'appelant a traversée était libre de tout bus et la deuxième était occupée par des véhicules à l'arrêt. Cela est conforme au schéma de

l'accident figurant en page 10 du rapport de police du 22 août 2009. L'état de fait a donc été complété dans ce sens (cf. let. C/2c supra) ; - deuxièmement, l'appelant aurait voulu traverser la chaussée afin de prendre le bus, qui venait de s'arrêter de l'autre côté de la route. S'il est établi, sur la base du témoignage du chauffeur du bus, que celui-ci était à l'arrêt quand l'accident a eu lieu, ce dont il a été tenu compte (cf. let. C/2b supra), on ne saurait en revanche retenir, pour les motifs qui seront exposés ci-après (cf. consid. 4.4.4.1 infra), que l'appelant entendait monter dans ce bus ; - troisièmement, la raison de la chute de l'appelant aurait été une perte d'équilibre. Pour les raisons qui seront explicitées ci-dessous (cf. consid. 4.4.4.1 infra), il n'y a pas lieu de retenir cet élément et donc de compléter les faits sur ce point ; - quatrièmement, l'état de fait du jugement serait « lacunaire s'agissant des conséquences économiques et médicales de l'accident litigieux sur la situation de l'appelant ». Compte tenu de l'issue du litige, il ne se justifie pas non plus de compléter l'état de fait sur cette question, qui n'est pas pertinente (cf. consid. 4.5 infra). L'appelant soutient ensuite que le passage suivant, retenu dans la partie « en fait » du jugement, sous chiffre 2.c in fine en page 5, devrait être supprimé : « En raison de la soudaineté non prévisible de la présence du demandeur sur la chaussée, Q._____ a été surpris et s'est trouvé dans l'impossibilité matérielle d'éviter l'accident. ». Comme relevé à juste titre par l'appelant, il ne s'agit pas là de faits proprement dits, mais d'une appréciation de ceux-ci, utile à l'examen d'une éventuelle faute de l'appelant. Il n'y a donc pas lieu de reprendre la phrase en question qui n'a pas sa place dans les faits.

E. 3.1

p. 252 ; TF 4A_353/2015 précité consid. 2) .

E. 4.1

L'appelant ne conteste pas le jugement lorsque celui-ci retient qu'une prudence accrue pouvait être attendue du conducteur dans la mesure où il avait admis qu'il connaissait bien le lieu de l'accident, où des piétons traversaient souvent en dehors des passages protégés. Invoquant une violation du droit « en lien avec la faute du détenteur de véhicule et la faute de la victime », il reproche en substance aux premiers juges d'avoir retenu à l'appui de leur solution que le conducteur n'avait vu l'appelant qu'au dernier moment, qu'il ne lui était en conséquence pas possible d'immobiliser son véhicule avant le point de choc et que le conducteur avait été acquitté dans le cadre de la procédure pénale.

E. 4.2

L'art. 58 al. 1 LCR dispose que si une personne est tuée ou blessée ou qu'un dommage matériel est causé par suite de l'emploi d'un véhicule automobile, le détenteur est civilement responsable. La responsabilité du détenteur est indépendante de toute faute de sa part, le cas fortuit ne le libérant pas, pas plus que la faute propre légère ou moyenne du lésé (cf. Roland Brehm, La responsabilité civile automobile, 2 e éd. 2010, ch. 8 p. 4). Toutefois, en vertu de l'art. 59 al. 1 LCR, le détenteur est libéré de la responsabilité civile 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. Il appert ainsi que le détenteur ne peut être libéré qu'en cas de faute grave exclusive du lésé (ATF 124 III 182 consid. 4a). Le fardeau de la preuve incombe au détenteur (respectivement à son assureur) qui entend s'exonérer de sa responsabilité (ATF 115 II 283 consid. la p. 285; TF 4A_353/2015 du 4 décembre 2015 consid. 2 ; TF 4A_433/2013 du 15 avril 2014 consid. 4.1). Autrement dit, si

le détenteur ne parvient pas à prouver, d'une part, l'une des trois preuves positives alternatives suivantes, soit que le préjudice a été causé par la force majeure, par la faute grave du lésé ou encore par la faute grave d'un tiers, ainsi que, d'autre part, les deux preuves négatives cumulatives qui suivent, à savoir l'absence de faute de sa part, voire du conducteur ou de l'auxiliaire dont il répond, et l'absence de défectuosité de son véhicule, il faut en conclure qu'il est responsable du sinistre (ATF 132 III 249 consid. 3.1 ; TF 4A_353/2015 du 4 décembre 2015 consid. 2). Selon l'art. 59 al. 2 LCR, si le détenteur ne peut se libérer en vertu de l'art. 59 al. 1 LCR, mais prouve qu'une faute du lésé a contribué à l'accident, le juge fixe l'indemnité en tenant compte de toutes les circonstances. En pareille hypothèse, le dommage total de 100% doit en principe être réparti entre les différentes causes pertinentes sur le plan de la responsabilité civile (ATF 132 III 249 consid.

E. 4.3.1

En l'espèce, l'appelant invoque tout d'abord une prétendue contradiction entre les premières déclarations du conducteur Q._____ du 31 mars 2009, huit jours après les faits, et ses deuxièmes déclarations du 26 octobre 2009. Selon lui, la Cour civile se serait implicitement appuyée sur la deuxième déposition du conducteur pour retenir que celui-ci n'aurait aperçu l'appelant qu'au dernier moment, alors qu'il découlerait de sa première déposition qu'il avait eu le temps de voir le piéton traverser la chaussée. Or, contrairement à ce que laisse entendre l'appelant, les deux déclarations concordent dans la mesure où les premières sont introduites par le terme « soudain », qui évoque que le conducteur n'avait vu le piéton qu'au dernier moment, la suite des déclarations, à savoir la phrase « (...) un piéton, qui traversait la chaussée de gauche à droite par rapport à mon sens de marche, entre des véhicules qui circulaient à la file sur la voie de circulation inverse (...) », devant être comprise comme un descriptif de la situation dans son ensemble, effectué au moment de l'audition, et ne signifiant nullement que le conducteur avait observé, avant l'accident, le cheminement du piéton de façon aussi précise. Du reste, le témoignage de [...] contient une description similaire tenant compte de la position de son véhicule – qui circulait en sens inverse par rapport à celui de Q._____ et qui, au moment de l'accident, était à l'arrêt –, à savoir « (...) j'ai aperçu devant moi un homme qui traversait la chaussée de droite à gauche par rapport à mon sens de marche, (...) » alors que l'appelant avait traversé la route « à environ 3 voitures devant [elle] », ce qui n'exclut nullement que ces précisions aient été requises lors de l'interrogatoire des deux personnes en question. Au demeurant, l'audition du conducteur le jour de l'accident, soit le 23 mars 2009, corrobore également ses déclarations ultérieures, puisqu'il avait indiqué ce qui suit : « Subitement, j'ai vu un piéton s'élancer depuis ma gauche en courant. (...) J'ai immédiatement effectué un freinage d'urgence. ».

E. 4.3.2

L'appelant se contredit en outre lorsqu'il reproche au jugement de ne s'être appuyé que sur le témoignage, subjectif, de [...] pour aboutir à la conclusion que l'accident aurait été inévitable, alors qu'il s'y réfère lui-même par la suite en tant que ce témoin avait déclaré avoir eu le temps d'analyser la situation. A cet égard, l'appelant ne saurait rien tirer en sa faveur de cette déclaration pour exprimer son incompréhension à l'endroit du conducteur qui n'avait freiné qu'au dernier moment ; en effet, l'implication de ces deux personnes dans l'accident survenu et la position de leurs véhicules respectifs lors de l'accident ne sont en rien comparables. Par ailleurs, il découle du rapport du [...] du 3 juillet 2009 que, selon les éléments rapportés par la police résultant de l'inspection du véhicule mis en cause, celui-ci ne présentait pas de trace faisant évoquer un accident traditionnel entre un piéton et une

voiture, à savoir des dégâts au niveau du capot et du pare-brise ; le rapport conclut notamment qu'au vu de l'ensemble des éléments à disposition, il n'existe pas de lésions pouvant faire évoquer un tamponnement de l'intéressé par la voiture au niveau des membres inférieurs et/ou une projection du corps sur la voie publique après l'impact, mécanismes classiquement décrits dans les accidents « piéton contre voiture ».

E. 4.3.3.1

L'appelant reproche encore aux premiers juges de n'avoir nullement analysé le comportement du conducteur au regard du temps de réaction, se prévalant de la jurisprudence (ATF 115 II 283 consid. la et les réf. citées) selon laquelle un temps de réaction d'une seconde était admis, mais qu'il était abaissé à 0,6-0,7 seconde lorsque, en fonction des circonstances, le conducteur devait déjà se tenir prêt à freiner ; l'appelant soutient ainsi qu'il était manifeste que les seuils mentionnés avaient été largement dépassés par le conducteur le jour de l'accident litigieux.

E. 4.3.3.2

L'arrêt cité par l'appelant retient ce qui suit (consid. la) : « Le conducteur, tenu de faciliter aux piétons la traversée de la chaussée, circulera avec une prudence particulière avant les passages de sécurité et, au besoin, s'arrêtera pour laisser la priorité aux piétons qui s'y engagent (art. 33 al. 1 et 2 LCR). Mais, en vertu du principe de la confiance, le conducteur n'a pas à escompter, de façon générale, un comportement incorrect ou inattendu du piéton ; conformément à l'art. 26 al. 2 LCR, il ne devra faire preuve de prudence particulière qu'en présence d'indices concrets d'un tel comportement (ATF 112 IV 87 consid. 2 ; ATF 97 IV 244 consid. 1). Même si le piéton bénéficie de la priorité, le conducteur peut compter que celui-ci ne l'exercera pas si son véhicule se trouve à une distance telle qu'il ne pourra pas s'arrêter (ATF 98 IV 223 consid. 3, 4). Il n'aura pas à diminuer sa vitesse si le piéton qui se tient au bord de la route montre sans ambiguïté par son comportement qu'il ne revendique pas la priorité (Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, I, n. 497). Si le piéton commet une faute qui pourrait créer un risque d'accident, le conducteur devra alors faire tout son possible pour que le dommage ne se produise pas, que ce soit grâce au freinage, à une manœuvre d'évitement ou à un avertissement (ATF 96 IV 135). Si la collision est inévitable, il doit faire en sorte que le danger pour la vie et l'intégrité corporelle soit, sinon exclu, à tout le moins diminué (Schaffhauser, op. cit., n. 407). Il doit réagir immédiatement (ATF 106 IV 394 consid. la). La jurisprudence admet un temps de réaction de 1 s mais elle l'abaisse à 0,6-0,7 s lorsque, en fonction des circonstances, le conducteur devait déjà se tenir prêt à freiner son véhicule (ATF 93 IV 62 ; ATF 92 IV 23 ; ATF 91 IV 84 consid. 2). » Dans l'ATF 93 IV 59 consid. 2, il a été posé que sur une chaussée sèche rectiligne, un véhicule circulant à 60 km/h nécessitait 40,5 mètres pour s'arrêter (Anhalteweg) si le temps de réaction était de 1 seconde ; si le conducteur, qui se tient prêt à freiner, peut actionner les freins en 0,5-0,6 seconde, la distance de freinage se réduit à 32,2-33,8 mètres. Le Tribunal fédéral a précisé ce qui suit dans l'ATF 115 II 283 consid. la : « Selon la doctrine, un temps de 1 s serait plus conforme à la réalité dans la presque totalité des cas (Bussy/Rusconi, n. 4.6 ad art. 31 LCR), s'il n'est encore manifestement trop court (Oftinger/Stark, Schweiz. Haftpflichtrecht, II/2, p. 224 s. No 521; Schaffhauser, op. cit., n. 418). Comme l'indique le texte de l'art. 59 al. 1 LCR, le fardeau de la preuve des circonstances permettant d'exclure la responsabilité incombe au détenteur (ATF 111 II 90). En revanche, l'appréciation de la faute est une question de droit (...) (ATF 113 II 328 consid. c). (...) Le temps de réaction du conducteur comprend le temps pour agir

sur la commande et la réaction du mécanisme (Bussy/Rusconi, loc.cit.); il commence avec la perception de l'événement dangereux et se termine par le début de l'effet mécanique du freinage (Schaffhauser, op.cit., n. 411 ss ; TF arrêt 115 II 283 consid. 1b).

E. 4.3.3.3

En l'espèce, selon le jugement, le conducteur avait admis qu'il connaissait bien l'endroit où avait eu lieu l'accident et qu'il savait que des piétons traversaient souvent à cet endroit en dehors des passages protégés. Aussi, une prudence accrue quant à une réduction de sa vitesse ou à un freinage d'urgence pouvait être attendue de sa part. Les magistrats ont retenu que juste avant l'impact, le conducteur se trouvait à un feu rouge, qu'il venait de faire démarrer son véhicule lorsqu'il s'était retrouvé en présence du piéton et qu'il roulait vraisemblablement en deuxième vitesse à 40 km/h, ce qui non seulement n'excédait pas la vitesse imposée au lieu de l'accident (50 km/h), mais était encore incontestablement adapté aux circonstances, compte tenu notamment de la présence d'un bus à sa droite qui déchargeait des passagers à sa hauteur et auquel il devait vouer son attention. Il a ensuite été précisé que le piéton s'étant élancé à la hauteur du véhicule, le conducteur avait effectué un freinage d'urgence qui avait laissé une trace d'une longueur de 2,04 mètres. Cette distance de freinage – compte tenu de ce que cette distance est d'environ douze mètres pour un véhicule qui circule à 40 km/h – permettait d'inférer que le conducteur n'avait vu l'appelant qu'au dernier moment. En outre, la distance de freinage et le fait que l'impact avait eu lieu sur la gauche de l'avant du véhicule et non pas au milieu du capot de celui-ci prouvaient que le piéton n'était pas suffisamment engagé sur la chaussée pour que le conducteur le heurte de plein fouet par l'avant. Le piéton s'était bien plutôt élancé de manière précipitée hors d'un passage pour piétons, sans marquer de temps d'arrêt entre les deux files de voitures circulantes, et s'était trouvé au dernier moment à la hauteur du véhicule litigieux. Le conducteur, qui n'avait pas été inattentif, n'avait donc pas eu le temps de réfléchir et avait effectué un freinage d'urgence. Cette appréciation, convaincante et pertinente, peut être confirmée. Tout d'abord, on relèvera que la distance exacte entre le véhicule et le piéton lorsque celui-ci s'est engagé sur la chaussée pour la traverser n'a pas été établie en 2009, aucune administration de preuve particulière n'ayant du reste été requise sur cette question (cf. notamment réplique du demandeur, all. 270 et 272 et le renvoi à la preuve par appréciation sur la question du freinage) ; elle ne peut l'être à ce stade. Ensuite, il ne suffit en tout état de cause pas de soutenir, comme le fait l'appelant, que dès lors que le conducteur n'avait freiné son véhicule que lorsque le piéton s'était retrouvé devant lui – ce qui serait confirmé par la distance de freinage très courte de 2,04 mètres – le temps de sa réaction était manifestement trop long au vu de la jurisprudence. En effet, la distance de freinage, compte tenu de la jurisprudence, est, pour une vitesse de 40 km/h et pour un temps de réaction d'une seconde, de 11,10 mètres (= $40'000 \text{ m/h} : 3'600 \text{ secondes}$) à laquelle on peut ajouter les 2,04 mètres de freinage effectifs, ce qui donne un total de 13,14 mètres depuis la perception du piéton. Cette distance de visibilité de 13,14 mètres concorde avec les éléments au dossier – soit en particulier avec les divers témoignages et les déclarations du conducteur – selon lesquels ce dernier n'avait vu le piéton, qui s'était élancé soudainement sur la chaussée, qu'au dernier moment. A cet élément s'ajoute l'impact qui avait eu lieu sur la gauche de l'avant du véhicule et non pas au milieu du capot de celui-ci, comme relevé notamment par les rapports respectivement de la police et du [...], ce qui prouve que le piéton n'était pas suffisamment engagé sur la chaussée pour que le conducteur le heurte de plein fouet par l'avant. Les premiers juges se sont donc à juste titre appuyés sur les rapports respectivement de la police et du [...], ainsi que sur les témoignages [...] et [...]

dans le cadre de l'enquête pénale, pour en déduire que compte tenu de la « chute » du piéton, il n'avait plus été possible au conducteur d'immobiliser son véhicule avant le point de choc.

E. 4.3.4

L'appelant invoque encore une application erronée par les premiers juges de l'art. 53 CO. D'une part, ils auraient perdu de vue que, contrairement aux règles applicables en droit public et en droit pénal, le fardeau de la preuve de l'absence de faute incombait ici exclusivement au conducteur, respectivement à son assureur RC ; le jugement aurait retenu à tort que l'intimée avait établi que le conducteur n'avait commis aucune faute. D'autre part, les conditions relatives à l'exclusion de la responsabilité civile seraient plus strictes que celles afférentes à l'acquittement pénal, en ce sens que la seule absence de faute du conducteur, même si elle était établie, ne suffirait pas à l'exonérer de toute responsabilité. La Cour civile a retenu à cet égard que les pièces au dossier, les témoignages recueillis et l'expertise judiciaire V. _____ – qui a confirmé qu'une influence des médicaments prescrits à long terme au conducteur, soit le citalopram et le Seresta® , ne saurait être valablement retenue dans son cas –, lui permettaient de faire sienne l'appréciation du juge pénal. Dans la mesure où l'appelant se limite à se référer aux arguments examinés ci-dessus (consid. 4.3.1 à 4.3.3 supra), son grief, qui relève en réalité de l'appréciation des preuves, doit être rejeté. En effet, on ne voit pas que les premiers juges, qui ont procédé à l'examen tant du comportement du conducteur que de celui du piéton conformément aux principes prévalant en la matière, auraient violé l'art. 8 CC. Comme il ressort des considérants qui précèdent, l'appréciation des preuves par la Cour civile est en l'espèce convaincante et doit être confirmée par la Cour de céans. Il en est ainsi également des éléments qui résultent de la procédure pénale. Ainsi, le Juge d'instruction de l'arrondissement de [...] a prononcé le 3 février 2010 un non-lieu à l'encontre du conducteur, aucune infraction à la LCR n'ayant été retenue à son endroit et son véhicule ayant été considéré comme étant en ordre. Quant au Tribunal d'accusation du canton de Vaud, il a notamment relevé, dans son arrêt du 16 avril 2010, que le conducteur n'avait commis aucune imprévoyance coupable, qu'il avait immédiatement freiné, qu'aucun témoin n'avait déclaré qu'il roulait à une vitesse excessive, qu'il était notoire qu'en fin d'après-midi à la [...], il était impossible de rouler à une vitesse excessive, soit à plus de 40-50 km/h, et qu'il n'existait aucun indice concret permettant de douter de l'aptitude du conducteur à la conduite en raison de son traitement médicamenteux. Enfin, s'agissant du piéton, la police l'a dénoncé pour avoir traversé imprudemment la chaussée hors d'un passage piéton, en violation des art. 49 al. 2 et 47 al. 1 et 5 OCR. Selon l'arrêt précité du Tribunal d'accusation, le piéton s'était élancé soudainement sur la chaussée et était tombé au sol avant d'être heurté. L'appréciation des éléments résultant du dossier pénal, qui vient s'ajouter à celle des éléments résultant du dossier civil, est convaincante, de sorte que l'on ne peut suivre le raisonnement de l'appelant lorsqu'il prétend que seul l'acquittement du conducteur au pénal aurait amené les premiers juges à son exonération sur le plan civil.

E. 4.4.1

L'appelant soutient l'absence de faute grave de sa part. Il conteste en particulier le raisonnement des premiers juges qui ont notamment retenu qu'il « s'était élancé de manière précipitée hors d'un passage pour piétons, sans marquer de temps d'arrêt entre les deux files de voitures circulantes » et qu'il « ne se serait pas préoccupé du trafic », ce qui constituerait, selon eux, une faute grave.

E. 4.4.2

Selon la jurisprudence, constitue une faute grave la violation de règles élémentaires qui devraient s'imposer à tout homme prudent dans la même situation. Pour décider de la gravité de la faute, le juge prend en considération non seulement les circonstances objectives de l'acte, mais également les conditions subjectives propres à son auteur, notamment quant à son discernement (ATF 111 11 89 consid. 1a et les arrêts cités ; TF 4C. 278/1999 du 13 juillet 2000 consid. aa [recte : 2] ; SJ 2001 1110 consid. 2).

E. 4.4.3

Pour les premiers juges, quels que soient les motifs du demandeur, notamment qu'il ait eu un malaise, une tendance suicidaire ou qu'il se soit jeté volontairement devant le véhicule litigieux pour des raisons indéterminées, il ressortait de l'instruction qu'il avait traversé en courant une chaussée à fort trafic, à une heure de pointe, hors passage pour piétons et hors passage sous voies, à respectivement 39 mètres et 50 mètres de ces passages alors que la chaussée n'en était pas dépourvue. Il était donc non prioritaire et n'utilisait pas la chaussée conformément aux règles établies. Ce faisant, il ne s'était pas préoccupé du trafic, ce qui constituait une faute grave, l'appelant ayant violé des règles élémentaires qui devaient s'imposer à tout homme prudent dans la même situation. Sa faute était également exclusive, puisque sa présence sur la chaussée était soudaine et non prévisible, de sorte que la collision était inévitable, même pour un automobiliste attentif tel que l'était alors le conducteur dont l'attention était vouée au trafic et notamment à la présence d'un bus à sa droite. Le conducteur n'avait en outre pas à supposer, en roulant parallèlement à un trottoir, qu'un piéton adulte et en bonne santé pénétrerait soudainement sur la chaussée hors passage pour piétons sur une route qui en était pourvue, sans indice préalable d'un comportement incorrect de sa part. Le simple fait qu'il commence à traverser la route en dehors d'un passage pour piétons ne constituait pas un tel indice et ne justifiait pas encore un devoir accru d'attention du conducteur, l'appelant – qui avait 41 ans au moment de l'accident – n'étant en outre ni âgé, ni impotent, et rien ne laissant entrevoir qu'il ne marquerait pas un temps d'arrêt avant de traverser la voie circulant en sens inverse.

E. 4.4.4.1

L'appelant se prévaut d'abord du fait que, s'agissant des deux premières voies traversées par lui le jour de l'accident, l'une était libre de tout bus et l'autre était occupée par des véhicules à l'arrêt, ce qui est conforme au schéma figurant en page 10 du rapport de police du 22 août 2009 (cf. consid. 3 supra) . Par ailleurs, selon le conducteur, le piéton voulait certainement traverser la chaussée afin de prendre le bus. L'appelant ne saurait rien tirer en sa faveur du fait que la première voie traversée était libre et que la deuxième était occupée par des véhicules à l'arrêt, dès lors que tout homme prudent dans la même situation doit se rendre compte qu'il est nettement plus risqué de traverser quatre voies d'une chaussée qu'une ou deux voies, singulièrement lorsque ces voies se trouvent au centre-ville, qu'elles ne vont pas toutes dans le même sens, que certaines d'entre elles sont réservées aux bus et que le piéton les traverse à une heure de fort trafic ; l'ensemble de ces éléments génère un accroissement manifeste des risques encourus pour le piéton, ce d'autant s'il traverse en dehors des passages protégés, comme en l'espèce. Par ailleurs, même à supposer que l'appelant ait voulu traverser la chaussée afin de prendre le bus, ce qui n'est pas établi nonobstant le fait que le conducteur avait émis cette hypothèse lors de son audition du 31 mars 2009 (« Mon sentiment est qu'il voulait certainement traverser la chaussée afin de prendre le bus »), cet élément ne parlerait pas nécessairement en faveur de l'appelant. En effet, cela impliquerait

la focalisation du piéton sur ce but, quitte à perdre du vue pour l'atteindre les règles les plus élémentaires lui incombant, soit de se préoccuper du trafic et d'utiliser les passages sûrs, prévus à cet effet. Or, il a été établi que l'appelant s'était élancé sur la chaussée et le jugement a retenu – sans que ce point soit remis en cause – qu'il avait traversé en courant (voir infra).

E. 4.4.4.2

L'appelant reproche aux premiers juges de ne pas avoir retenu la raison de sa « chute », qui serait une perte d'équilibre ; cela résulterait du témoignage du conducteur du 31 mars 2009, mais aussi de celui de [...], qui avait fait part d'un malaise qui serait, selon l'appelant, compatible avec une perte d'équilibre. En outre, les rapports respectivement de la police et du [...] ne seraient pas de nature à mettre en doute cette hypothèse. Ce faisant, l'appelant perd de vue que le témoin [...] a évoqué non seulement un malaise mais aussi une chute volontaire, sans mouvement de type réflexe pour se relever, que le témoin [...] a évoqué « une roulade », que l'arrêt pénal a retenu que le piéton s'était élancé selon les différents témoignages et que les premiers juges ont indiqué que l'appelant avait traversé en courant, ce qui n'est pas contesté. C'est donc à juste titre que les premiers juges ont retenu une faute grave et exclusive du piéton, dont le comportement – surprenant et imprévisible – s'imposait comme la seule cause de l'accident, reléguant à l'arrière-plan tout autre facteur qui aurait pu contribuer à l'accident.

E. 4.5

Partant, le grief tiré d'une violation de l'art. 59 al. 1 LCR est mal fondé et doit être rejeté. La responsabilité de l'intimée n'étant pas engagée, la Cour de céans n'a pas à examiner les prétentions de l'appelant en réparation du préjudice subi. Il s'ensuit que c'est à juste titre que les premiers juges ont rejeté la demande déposée le 21 décembre 2010 par Z. _____ contre A. _____.

E. 5.1

Il résulte de ce qui précède que l'appel doit être rejeté et le jugement attaqué confirmé.

E. 5.2

En sa qualité de conseil d'office, Me Ismael Fetahi a droit à une rémunération équitable pour ses opérations et débours dans la procédure d'appel. Dans sa liste des opérations du 15 octobre 2019, il a indiqué avoir consacré 17 heures et 19 minutes au dossier. La liste des opérations comprend en particulier deux « conférence[s] à l'étude avec le client », l'une de 1h15 le 13 mai 2019 et l'autre de 50 minutes le 6 juin 2019. Or il y a lieu de retrancher la deuxième conférence ; en effet, le total des conférences, d'une durée de 2h05, est excessif et n'apparaît pas nécessaire compte tenu notamment des contacts antérieurs de l'avocat avec son client, par courriers des 9 et 24 mai 2019 (de 28 minutes en tout) ainsi que par téléphone le 20 mai 2019 (de 5 minutes). Les autres montants indiqués ne prêtent pas le flanc à la critique. Aucun débours n'a été annoncé. En définitive, l'activité déployée par l'avocat Ismael Fetahi sera prise en compte à hauteur de 16 heures et 9 minutes. Au tarif horaire de 180 fr. (art. 2 al. 1 let. a RAJ [règlement sur l'assistance judiciaire en matière civile du 7 décembre 2010 ; BLV 211.02.03]), cela correspond à une indemnité de 2'907 fr., montant auquel il faut ajouter la TVA au taux de 7,7 %, par 223 fr. 85, pour un total de 3'130 fr. 85.

E. 5.3

Les frais judiciaires de deuxième instance, arrêtés à 23'748 fr. (art. 62 al. 1 TFJC [tarif des frais judiciaires civils du 28 septembre 2010 ; BLV 270.11.5]), seront mis à la charge de l'appelant, qui succombe (art. 106 al. 1 CPC), mais provisoirement assumés par l'Etat compte tenu de l'assistance judiciaire (art. 122 al. 1 let. b CPC). Le bénéficiaire de l'assistance judiciaire sera, dans la mesure de l'art. 123 CPC, tenu au remboursement des frais judiciaires et de l'indemnité au conseil d'office, assumés provisoirement par l'Etat.

E. 5.4

Vu l'issue du litige, l'appelant versera à l'intimée de pleins dépens de deuxième instance, qui seront arrêtés, compte tenu de la valeur litigieuse, de l'importance et des difficultés de la cause, ainsi que des opérations nécessaires à la procédure d'appel (art. 3, 7 et 20 al. 2 TDC [tarif des dépens en matière civile du 23 novembre 2010 ; BLV 270.11.6]) , à 3'000 francs.

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