

## **VD\_FINDINFO Jug / 2012 / 206 vom 9. November 2012**

VD Tribunal cantonal, 2012-11-09, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_findinfo\\_Jug\\_\\_\\_2012\\_\\_\\_206](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_findinfo_Jug___2012___206)

FR: VD\_FINDINFO Jug / 2012 / 206 du 9 novembre 2012

IT: VD\_FINDINFO Jug / 2012 / 206 del 9 novembre 2012

### **Regeste**

RESPONSABILITÉ DU DÉTENTEUR DE VÉHICULE, SOLIDARITÉ IMPARFAITE, ASSURANCE RC AUTO, ACTION RÉCURSOIRE, ACCIDENT DE LA CIRCULATION, PRESCRIPTION, SUBROGATION, INTÉRÊT MORATOIRE, INTÉRÊT{FRUIT CIVIL} | 72 LCA, 58 al. 1 LCR, 60 LCR, 61 LCR, 83 al. 1 LCR

### **Erwägungen**

#### **E. 2**

Si oui, dans quelle mesure l'O.\_\_\_\_\_ SA, assureur responsabilité civile véhicule à moteur du véhicule de D.\_\_\_\_\_, dispose-t-elle d'un recours contre P.\_\_\_\_\_ et la R.\_\_\_\_\_ SA, assureur responsabilité civile véhicule à moteur du tracteur de P.\_\_\_\_\_? Réponse: En l'état des preuves établies, P.\_\_\_\_\_ répond comme détenteur du tracteur à hauteur de 2/3 (66,7%), ou de 50% si l'on décale l'hypothèse au maximum en sa faveur. Dans cette mesure, l'O.\_\_\_\_\_ SA dispose à son encontre d'un droit de recours direct contre l'assureur responsabilité civile qui assurait le tracteur, vraisemblablement la R.\_\_\_\_\_ SA. Si l'O.\_\_\_\_\_ SA parvient à apporter la preuve de l'absence totale de faute de D.\_\_\_\_\_, la part de responsabilité de P.\_\_\_\_\_ pourrait également atteindre 100%.

#### **E. 2.1**

P.\_\_\_\_\_ au commandement de payer du 1<sup>er</sup> septembre 2009 dans la poursuite n° [...]339 à concurrence du montant de CHF 990'000.-;

#### **E. 2.2**

P.\_\_\_\_\_ SA au commandement de payer du 1<sup>er</sup> septembre 2009 dans la poursuite n° [...]340 à concurrence du montant de CHF 990'000.-. B Eventuellement

#### **E. 3**

Condamner la R.\_\_\_\_\_ SA et P.\_\_\_\_\_ à payer solidairement entre eux à l'O.\_\_\_\_\_ SA un montant de CHF 1'654'774, plus intérêts à 5% l'an à compter du 6 septembre 1997.

#### **E. 4**

Prononcer la mainlevée de l'opposition formée par P.\_\_\_\_\_ au commandement de payer du 1<sup>er</sup> septembre 2009 dans la poursuite n° [...]339 à concurrence du montant de CHF 990'000; C Eventuellement

#### **E. 5**

Condamner la R.\_\_\_\_\_ SA et P.\_\_\_\_\_ SA à payer solidairement entre eux à l'O.\_\_\_\_\_ SA un montant de CHF 1'654'774, plus intérêts à 5% l'an à compter du 6

septembre 1997.

**E. 6**

Prononcer la mainlevée de l'opposition formée par P. \_\_\_\_\_ SA au commandement de payer du 1<sup>er</sup> septembre 2009 dans la poursuite n° [...]340 à concurrence du montant de CHF 990'000.-. D Eventuellement

**E. 7**

Condamner la R. \_\_\_\_\_ SA à payer à l'O. \_\_\_\_\_ SA un montant de CHF 1'654'774, plus intérêts à 5% l'an à compter du 6 septembre 1997. E Eventuellement

**E. 8**

Condamner P. \_\_\_\_\_ et P. \_\_\_\_\_ SA à payer solidairement entre eux à l'O. \_\_\_\_\_ SA un montant de CHF 1'654'774, plus intérêts à 5% l'an à compter du 6 septembre 1997.

**E. 9**

Prononcer la mainlevée de l'opposition formée par:

**E. 9.1**

P. \_\_\_\_\_ au commandement de payer du 1<sup>er</sup> septembre 2009 dans la poursuite n° [...]339 à concurrence du montant de CHF 990'000;

**E. 9.2**

P. \_\_\_\_\_ SA au commandement de payer du 1<sup>er</sup> septembre 2009 dans la poursuite n° [...]340 à concurrence du montant de CHF 990'000.-. F Eventuellement

**E. 10**

Condamner P. \_\_\_\_\_ à payer à l'O. \_\_\_\_\_ SA un montant de CHF 1'654'774, plus intérêts à 5% l'an à compter du 6 septembre 1997.

**E. 11**

Prononcer la mainlevée de l'opposition formée par P. \_\_\_\_\_ au commandement dans la poursuite n° [...]339 à concurrence d'un montant de CHF 990'000.-; G Eventuellement  
12. Condamner P. \_\_\_\_\_ SA à payer à l'O. \_\_\_\_\_ SA un montant de CHF 1'654'774, plus intérêts à 5% l'an à compter du 6 septembre 1997. 13. Prononcer la mainlevée de l'opposition formée par P. \_\_\_\_\_ SA au commandement de payer du 1<sup>er</sup> septembre 2009 dans la poursuite n° [...]340 à concurrence du montant de CHF 990'000.-. H Le tout sous suite de frais et dépens " Par réponse du 25 août 2010, la défenderesse R. \_\_\_\_\_ SA a conclu, avec suite de frais et dépens, au rejet des conclusions de la demande du 26 mars 2010. Par réponse du 8 novembre 2010, le défendeur P. \_\_\_\_\_ a pris, avec suite de frais et dépens, les conclusions suivantes: " I.- Les conclusions de la demande du 26 mars 2010 sont rejetées. Reconventionnellement, toujours avec suite de frais et dépens: II.- P. \_\_\_\_\_ n'est pas le débiteur de l'O. \_\_\_\_\_ SA et ne lui doit pas le montant de CHF 1'654'774.- plus intérêt à 5 % l'an à compter du 6 septembre 1997. III.- La poursuite n° [...]207 de l'Office des poursuites d'Y. \_\_\_\_\_ est annulée. IV.- La poursuite n° [...]339 de l'Office des poursuites d'Y. \_\_\_\_\_ est annulée." Dans le même acte de procédure, la défenderesse P. \_\_\_\_\_ SA a pris, avec suite de frais et dépens, les conclusions suivantes: " I.- Les conclusions de la demande du 26 mars 2010 sont rejetées. Reconventionnellement, toujours avec suite de frais et dépens: II.- P. \_\_\_\_\_ SA n'est pas la débitrice de l'O. \_\_\_\_\_ SA et ne lui doit pas le montant de CHF 1'654'774.- plus

intérêt à 5 % l'an à compter du 6 septembre 1997. III.- La poursuite n° [...]107 de l'Office des poursuites d'Y.\_\_\_\_\_ est annulée. IV.- La poursuite n° [...]340 de l'Office des poursuites d'Y.\_\_\_\_\_ est annulée." b) A l'audience préliminaire du 16 novembre 2011, O.\_\_\_\_\_ SA et P.\_\_\_\_\_ SA ont convenu de ce qui suit: "I. O.\_\_\_\_\_ SA et P.\_\_\_\_\_ SA se donnent réciproquement quittance pour tout ce qui concerne les prétentions qu'elles font valoir dans le présent procès. II. O.\_\_\_\_\_ SA retirera dans les 5 jours les poursuites nos [...]107 et [...]340 de l'Office des poursuites d'Y.\_\_\_\_\_ dirigées contre P.\_\_\_\_\_ SA. III. Chacune des parties garde ses frais et renonce à des dépens." A dite audience, le juge instructeur de la cour de céans a pris acte de cette convention pour valoir jugement définitif et exécutoire entre les parties demanderesse et défenderesse P.\_\_\_\_\_ SA et a déclaré la défenderesse P.\_\_\_\_\_ SA hors de cause et de procès. c) Au pied de son mémoire de droit déposé le 25 juin 2012, la demanderesse a modifié ses conclusions. En droit: I.a) Au 1<sup>er</sup> janvier 2011 est entré en vigueur le Code de procédure civile suisse (ci-après: CPC; RS 272) qui règle la procédure applicable devant les juridictions cantonales, notamment quant aux affaires civiles contentieuses (art. 1 let. a CPC). L'art. 404 al. 1 CPC dispose que les procédures en cours à l'entrée en vigueur du CPC sont régies par l'ancien droit de procédure jusqu'à la clôture de l'instance. En l'espèce, la procédure a été introduite par demande du 26 mars 2010 et était toujours en cours le 1<sup>er</sup> janvier 2011, de sorte qu'elle demeure régie notamment par le Code de procédure civile vaudois (ci-après: CPC-VD; RSV 270.11). b) Au pied de son mémoire de droit déposé le 25 juin 2012, la demanderesse a précisé ses conclusions. Cette modification est intervenue après la clôture de l'instruction, de sorte qu'il n'en sera pas tenu compte (art. 266 CPC-VD). II.a) La demanderesse, en sa qualité d'assurance responsabilité civile de D.\_\_\_\_\_ s'est acquittée de prestations en faveur de E.\_\_\_\_\_ pour un montant total de 1'654'774 fr. à la suite de l'accident. La demanderesse fait valoir que la responsabilité civile du défendeur, en sa qualité de détenteur du tracteur impliqué dans l'accident, serait engagée au sens des art. 58 ss LCR (loi fédérale sur la circulation routière du 18 décembre 1958; RS 741.01), de sorte que ce dernier serait tenu à la réparation du dommage corporel que E.\_\_\_\_\_ a subi. Peu importe à cet égard, selon la demanderesse, que le conducteur ait été X.\_\_\_\_\_, le défendeur étant tenu pour responsable en sa qualité de détenteur (art. 58 al. 4 LCR). La demanderesse exerce donc un droit de recours – qu'elle fonde sur l'art. 61 al. 3 LCR – à l'encontre de P.\_\_\_\_\_ ainsi qu'à l'encontre de la défenderesse, en sa qualité d'assureur responsabilité civile du défendeur. S'agissant de l'étendue de la réparation récursoire, la demanderesse fait valoir que les risques inhérents liés au véhicule automobile de son assurée D.\_\_\_\_\_ roulant à 75 km/h et ceux inhérents au tracteur du défendeur créant un obstacle sur la chaussée se neutraliseraient, de sorte que c'est à la lumière du seul critère de la faute que les responsabilités de chacun devraient être examinées. Les défendeurs n'ayant pas établi que D.\_\_\_\_\_ aurait commis une faute le jour de l'accident, la demanderesse soutient que le défendeur devrait être considéré comme seul responsable du dommage de E.\_\_\_\_\_. La demanderesse réclame donc aux défendeurs, solidairement entre eux, le paiement d'un montant de 1'654'774 fr., plus intérêts. Subsidiairement, à considérer qu'une faute puisse être imputée à son assurée, la demanderesse soutient que celle-ci serait légère, voire très légère, de sorte que le partage des responsabilités devrait se faire pour un tiers à la charge de D.\_\_\_\_\_ et de deux tiers à la charge de P.\_\_\_\_\_, ce qui correspond à un montant de 1'103'182 fr. 60. Par ailleurs, la demanderesse conclut à la mainlevée de l'opposition formée par le défendeur au commandement de payer qui lui a été notifié le 4 septembre 2009. b) Dans leur mémoire de droit, les défendeurs ne contestent plus que les

règles de la circulation routière trouvent application dans le cas d'espèce. Ils ne nient pas l'existence des lésions corporelles subies par E.\_\_\_\_\_ et ne s'en prennent pas au montant qui lui a été versé par la demanderesse à titre de réparation de son dommage. En outre, les défendeurs ne contestent pas que la demanderesse soit fondée à intenter à leur encontre une action récursoire en vertu de l'art. 60 al. 2 LCR, par renvoi de l'art. 61 al. 3 LCR. Les défendeurs axent leur argumentation principale sur l'absence de tout lien de causalité adéquate entre le comportement de X.\_\_\_\_\_ – dont ils admettent que P.\_\_\_\_\_ répond en vertu de l'art. 58 al. 4 LCR – et le dommage subi par E.\_\_\_\_\_. Ils soutiennent en substance que l'expertise aurait démontré que l'accident a été causé uniquement par la réaction tardive de D.\_\_\_\_\_, et ce quelle que soit l'hypothèse envisagée par l'expert. Selon les défendeurs, l'absence de signalisation adéquate du tracteur sur la chaussée serait sans relation de causalité avec l'accident en raison du fait que, même sans signalisation, D.\_\_\_\_\_ aurait dû s'arrêter car elle disposait d'une visibilité d'au moins 80 mètres; ils en veulent pour preuve que les conducteurs qui suivaient ont réussi à s'arrêter. En outre, la présence d'un tracteur sur la chaussée ne serait pas un événement imprévisible au sens de la jurisprudence relative à l'art. 32 al. 1 LCR, appréciation que viendrait par ailleurs renforcer la condamnation pénale de D.\_\_\_\_\_. Qu'une faute puisse être imputée à X.\_\_\_\_\_ ou non, les défendeurs soutiennent que le lien de causalité – à supposer qu'il existe – serait de toute manière interrompu par la faute unique commise par D.\_\_\_\_\_ qui n'a, selon eux, pas réussi à s'arrêter à temps. Même en retenant l'hypothèse qui lui est la plus favorable selon l'expert judiciaire, D.\_\_\_\_\_ avait, selon les défendeurs, la possibilité technique de s'arrêter à temps: non seulement aurait-elle pu le faire, mais encore aurait-elle dû le faire en vertu des règles de prudence contenues dans la législation sur la circulation routière. Partant, elle serait la seule fautive et devrait de ce fait supporter l'entier du dommage de E.\_\_\_\_\_. Les défendeurs ont ainsi tous deux conclu au rejet des conclusions de la demande. Le défendeur a en outre pris des conclusions reconventionnelles tendant à faire constater l'inexistence de la créance déduite en poursuites par la demanderesse et, par voie de conséquence, l'annulation des poursuites dirigées contre lui.

III.a) La LCR régit la circulation sur la voie publique ainsi que la responsabilité civile et l'assurance pour les dommages causés par des véhicules automobiles, des cycles ou des engins assimilés à des véhicules (art. 1 al. 1 LCR). Est réputé véhicule automobile au sens de cette loi tout véhicule pourvu d'un propre dispositif de propulsion lui permettant de circuler sur terre sans devoir suivre une voie ferrée (art. 7 al. 1 LCR). Le détenteur d'un tel véhicule est civilement responsable si, par suite de l'emploi de celui-ci, une personne est tuée ou blessée ou qu'un dommage matériel est causé (art. 58 al. 1 LCR). La notion d'emploi est admise lorsque les organes proprement mécaniques du véhicule sont en action, notamment le moteur ou les phares, ou du moins lorsque l'accident, considéré dans son ensemble, résulte du danger spécial créé par le fonctionnement spécial de ces organes (TF 4A\_44/2008 du 13 mai 2008 c. 3.2.2; ATF 114 II 376 c. 1b, rés. in JT 1988 I 686 ; ATF 64 II 237, rés. in JT 1938 I 583). Plutôt que d'emploi, il serait préférable de parler de fonctionnement du véhicule (ATF 72 II 217 c. 2 ; Brehm, La responsabilité civile automobile, 2<sup>ème</sup> éd., Berne 2010 [cité : Brehm, RCA], n. 163). L'événement dommageable, considéré dans son ensemble, doit apparaître comme la conséquence adéquate du risque lié au fonctionnement des organes proprement mécaniques du véhicule (ATF 114 II 376 c. 1b précité, rés. in JT 1988 I 686; ATF 88 II 455 c. 1; ATF 72 II 217 c. 2 précité). Le fonctionnement du véhicule automobile a pour caractéristiques principales la vitesse et la masse, dont la combinaison produit l'énergie cinétique. L'effet de surprise ou de gêne qu'il occasionne fait aussi partie

du risque inhérent au fonctionnement du véhicule (Bussy/Rusconi, Code suisse de la circulation routière, Lausanne 1996, n. 7.4 ad art. 58 LCR ; Brehm, RCA, n. 165). Savoir si le dommage a été causé par l'emploi d'un véhicule à moteur ou non doit être tranché dans le doute en faveur du lésé (Brehm, RCA, n. 177 et les références citées). Appelé à statuer sur un arrêt de la Cour d'appel du canton de Berne, le Tribunal fédéral n'a pas remis en question l'application des art. 58 ss LCR dans un cas où un engin de creusage attelé à un tracteur avait rompu une ligne électrique souterraine en faisant une manœuvre de contournement d'un obstacle (ATF 106 II 75, rés. in JT 1980 I 436; Brehm, in Journées du droit de la circulation routière, Werro/Probst (éd.), Berne 2010 [cité : Brehm, Journées], p. 37). Dans un arrêt ultérieur, le Tribunal fédéral a jugé qu'un tracteur auquel est attelée une faucheuse constitue une unité soumise sans restriction aux art. 58 ss LCR, alors même que la faucheuse n'est pas pourvue d'un système de propulsion propre mais est actionnée par le moteur du tracteur (cf. art. 69 al. 1 LCR ; ATF 114 II 376 c. 1 précité, rés. in JT 1988 I 686). Dans ce même arrêt, la Haute cour a cependant nié que le tracteur se trouvât à l'emploi au moment où, sur un champ, les lames de la faucheuse se sont détachées et ont occasionné des dégâts à une ligne électrique ferroviaire passant à proximité. Il a considéré que la vitesse réduite à laquelle roulait le tracteur en question, hors de la circulation routière (d'où l'inapplicabilité de l'art. 58 al. 2 LCR), n'avait joué aucun rôle dans la survenance de l'accident qui en a suivi ; en d'autres termes, une telle circonstance n'a pas de rapport avec le risque spécifique du véhicule automobile au sens de l'art. 7 LCR, expressément visé par l'art. 58 al. 1 LCR (ATF 114 II 376 précité c. 1, rés. in JT 1988 I 686). Au vu de cette jurisprudence, il faut donc distinguer le dommage dû au déplacement du véhicule – tel le tracteur faisant une manœuvre – et celui causé uniquement par l'activité mécanique de la machine qu'il tracte – tel le détachement de lames d'une faucheuse (Brehm, Journées, p. 37).

b) In casu, il n'est pas contesté que X. \_\_\_\_\_, employé du défendeur, pilotait un tracteur auquel était remorquée une citerne à eau à une vitesse comprise entre 5 et 15 km/h sur la route principale menant d'U. \_\_\_\_\_ à Y. \_\_\_\_\_ dans le canton de Lucerne. Cet attelage était muni d'un système de propulsion propre lui permettant de se mouvoir sur terre, puisqu'il se déplaçait sur la chaussée. Certes, la citerne à eau était remorquée par le tracteur et il ne ressort pas de l'instruction que celle-ci eût été propulsée par un moteur propre. Néanmoins, au vu de la jurisprudence citée ci-dessus, le tracteur et la citerne à eau qu'il remorquait constituent une unité soumise aux art. 58 ss LCR, soit un véhicule automobile au sens de l'art. 7 al. 1 LCR. Reste à savoir si cette attelage était, au moment de l'accident du 6 septembre 1997, à l'emploi ou non, au sens de l'art. 58 al. 1 LCR. Selon la jurisprudence citée plus haut, l'événement dommageable, soit l'accident survenu entre le véhicule de D. \_\_\_\_\_ et celui de E. \_\_\_\_\_, doit être considéré dans son ensemble. Bien que les caractéristiques principales du fonctionnement du véhicule automobile soient la vitesse et la masse (soit l'énergie cinétique), il faut aussi tenir compte de l'effet de surprise ou de gêne qu'un tel véhicule occasionne. Or, dans le cas d'espèce, il ressort des déclarations de E. \_\_\_\_\_ à la police lucernoise que la présence sur une route principale d'un véhicule agricole avec remorque roulant à une vitesse très réduite, entre 65 et 75 km/h en dessous de la vitesse autorisée, l'a surpris. C'est pour cette raison qu'elle a dû procéder à un freinage d'urgence. Le fait que la chaussée soit humide ou sale n'est qu'un des éléments ayant potentiellement causé l'accident. Ainsi, en examinant les circonstances du cas d'espèce dans leur ensemble, il appert que le tracteur, par sa vitesse très réduite, a constitué un obstacle à la circulation routière qui a surpris les conductrices impliquées. Il découle de ce qui précède que le tracteur piloté par X. \_\_\_\_\_ était à l'emploi, au sens de l'art. 58 al.

1 LCR, au moment où E. \_\_\_\_\_ est arrivée à sa hauteur. La législation sur la circulation routière est dès lors applicable au cas d'espèce, en particulier les articles 58 à 89 LCR. IV.a) Si l'assurance d'un détenteur responsable indemnise le lésé, elle est subrogée aux droits de son assuré en vertu de l'art. 72 LCA (loi fédérale sur le contrat d'assurance du 2 avril 1908; RS 221.229.1) appliqué par analogie. Aux termes de cette disposition, les prétentions que l'ayant droit peut avoir contre des tiers en raison d'actes illicites passent à l'assureur jusqu'à concurrence de l'indemnité payée. En réalité, la subrogation de l'assureur qui couvre la responsabilité civile du détenteur porte sur les mêmes droits que ceux que l'assuré responsable aurait pu faire valoir contre d'éventuels coresponsables. Il faut en conséquence rechercher si le détenteur assuré par l'assurance instante à l'action récursoire aurait pu recourir contre le détenteur défendeur – et si oui, dans quelle mesure – au cas où il aurait dû indemniser lui-même le lésé (ATF 130 III 362 c. 5.1; ATF 116 II 645 c. 2, JT 1991 I 707). Lorsqu'un détenteur est victime de lésions corporelles dans un accident où sont impliqués plusieurs véhicules automobiles, le dommage sera supporté par les détenteurs de tous les véhicules automobiles impliqués et ils sont solidairement responsables (art. 61 al. 1 et 3 LCR). Bien que la LCR ne mentionne pas qu'une action récursoire existerait dans un tel cas – contrairement aux cas de solidarité du droit commun qui prévoient expressément un droit de recours (cf. art. 50 al. 2, 51 al. 2 et 148 al. 2 CO) – le recours interne est un complément essentiel de la solidarité de sorte que, malgré le silence de l'art. 61 al. 3 LCR, un tel droit existe (Brehm, RCA, nn. 918 et 919 et les références citées). A défaut d'une disposition spécifique de la LCR, la doctrine récente préconise l'application par analogie des règles de l'art. 60 al. 2 LCR, puisque les dispositions en matière de responsabilité de cette dernière loi dérogent, en tant que *lex specialis*, aux règles de droit commun (cf. art. 148 CO; Brehm, RCA, nn. 921 à 925 et les références citées). b) En l'espèce, il est établi que D. \_\_\_\_\_ est titulaire d'une action récursoire à l'encontre des autres détenteurs qui pourraient être responsables de l'accident, savoir le défendeur P. \_\_\_\_\_. D. \_\_\_\_\_ était assurée en responsabilité civile par la demanderesse au moment de l'accident, laquelle s'est acquittée d'un montant de 1'654'744 fr. en faveur de la lésée E. \_\_\_\_\_, qui a subi un dommage corporel ("coup du lapin"). Selon la jurisprudence citée ci-dessus, l'art. 72 LCA permet à la demanderesse, en sa qualité d'assureur responsabilité civile, d'être subrogée, à hauteur du montant qu'elle a payé, dans les droits que D. \_\_\_\_\_ aurait elle-même pu faire valoir à l'encontre des autres détenteurs de véhicules automobiles tenus pour coresponsables. En s'acquittant d'un montant en faveur de la lésée, la demanderesse a ainsi été subrogée dans le droit de recours de son assurée à l'encontre de P. \_\_\_\_\_. Partant, la demanderesse est légitimée activement à faire valoir le droit de recours de son assurée à l'encontre du défendeur sur la base des art. 60 al. 2 et 61 al. 3 LCR; le défendeur est légitimé passivement à l'action intentée en sa qualité de détenteur d'un véhicule impliqué dans l'accident. c) S'agissant de la légitimation passive de la défenderesse, en sa qualité d'assureur responsabilité civile du défendeur, la demanderesse fait valoir que celle-ci serait donnée en application de l'art. 60 LCR et de l'art. 72 LCA applicable par analogie. Comme le relève à juste titre Brehm, il existe une différence linguistique entre le texte allemand, d'une part, et les textes français et italien, d'autre part, de l'art. 60 LCR. Selon le texte allemand, l'art. 60 al. 1 LCR déclare solidaires tous ceux qui sont "tenus à réparation" (ersatzpflichtig), alors que l'alinéa 2 de cette même disposition prévoit les recours contre des "responsables" (haftpflichtig). S'il est clair que l'assureur responsabilité civile d'un détenteur coresponsable est tenu à réparation, il ne peut en revanche être considéré comme responsable du dommage, qu'il n'a pas causé. Une interprétation stricte de cette disposition exclurait ainsi

l'assureur du partage du dommage avec les autres coresponsables. Or, les textes français et italien de l'art. 60 LCR ne font pas de différence entre la personne responsable et celle tenue à réparation. En français, les deux notions se fondent dans la désignation des personnes "qui répondent" (art. 60 al. 1 LCR) et les personnes "responsables" (art. 60 al. 2 LCR). Il en va de même dans le texte italien, qui désigne les "personnes responsables" (persone responsabili). Selon Brehm, il n'y a pas d'argument qui justifierait ici un traitement différencié entre "responsable" et "débiteur de l'indemnité". La logique veut au contraire une identité de personnes entre celles qui répondent solidairement et celles appelées ensuite au partage interne du dommage. C'est pourquoi il faut, selon cet auteur, donner la préférence aux textes français et italien, ce qui justifie la participation au partage interne du dommage de l'assureur responsabilité civile d'un détenteur coresponsable. L'art. 72 LCA trouverait par ailleurs également application dans ces circonstances, par analogie avec l'art. 60 al. 2 LCR (Brehm, RC, nn. 1000-1003). L'opinion de Brehm est convaincante. La cour de céans considère en effet que le but de la norme contenue à l'art. 60 LCR est de répartir le dommage non seulement entre les personnes responsables, mais également entre celles tenues à réparation. Il serait contraire à cette disposition légale de nier la légitimation passive de l'assureur responsabilité civile à une action récursoire intentée par un autre assureur qui a indemnisé le lésé en totalité; une telle solution impliquerait que le détenteur responsable devrait être personnellement actionné, à l'exclusion de son assureur, et qu'il ouvre ensuite à son tour une action à l'encontre de ce dernier, lequel est pourtant tenu à réparation en vertu du contrat d'assurance qui les lie. Dans le cas d'espèce, il faut donc reconnaître à la demanderesse la légitimation d'agir en qualité d'assureur de D. \_\_\_\_\_, détentrice responsable, à l'encontre de la défenderesse, assureur de P. \_\_\_\_\_, détenteur prétendument coresponsable de l'accident litigieux. Du point de vue externe, savoir celui de la demanderesse qui a été subrogée aux droits de son assurée, les défendeurs sont donc débiteurs solidaires de la créance invoquée. d) La défenderesse avait soutenu, dans un courrier du 26 septembre 2008, que sa couverture d'assurance ne serait pas donnée dans le cas d'espèce, le numéro d'immatriculation du tracteur impliqué dans l'accident du 6 septembre 1997 ne ressortant pas des documents en sa possession, notamment du rapport de la police lucernoise établi à la suite de l'accident. Bien que la défenderesse ne se prévale plus de cette argumentation dans le cadre de la présente cause, on relève que l'attestation du 30 octobre 2008 de l'Office de la circulation routière du canton de Lucerne la rendrait vaine. En effet, au jour de l'accident, les quatre tracteurs que le défendeur détenait étaient tous assurés en responsabilité civile auprès de la compagnie défenderesse. Partant, peu importe qu'on ignore le numéro de plaque du tracteur effectivement impliqué dans l'accident, puisque, quel qu'il soit, la défenderesse en était l'assureur. Par ailleurs, la défenderesse n'a pas allégué que le montant de la couverture d'assurance en responsabilité civile du défendeur ne suffirait pas à couvrir le dommage invoqué récursivement par la demanderesse. Cela ne pourrait de toute manière pas être le cas, vu les montants prévus à l'art. 3 OAV (ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules; RS 741.31), par renvoi de l'art. 64 LCR. Ceux-ci sont en effet supérieurs à la somme que réclame la demanderesse dans la présente action. V.a) Les défendeurs ont tous deux excipé de la prescription de l'action qu'intente la demanderesse. Si le débiteur invoque la prescription selon les formes et dans le délai prescrits par le droit de procédure cantonal, le principe iura novit curia s'applique: le juge doit alors examiner d'office toute question relative au fondement juridique de l'exception de prescription (TF 4A\_210/2010 du 1<sup>er</sup> octobre 2010 c. 7.1.1) En matière de prescription, le siège de la matière se trouve à l'art. 83 LCR. Aux

termes de l'alinéa 1<sup>er</sup> de cette disposition, les actions en dommages-intérêts et en réparation du tort moral relatives à des accidents impliquant des véhicules automobiles, des cycles ou des engins assimilés à des véhicules se prescrivent par deux ans à compter du jour où le lésé a eu connaissance du dommage et de la personne tenue à réparation, mais en tout cas par dix ans à compter du jour de l'accident. En vertu de l'art. 83 al. 3 LCR dans sa teneur pertinente pour le cas d'espèce, les recours que peuvent exercer entre elles les personnes civilement responsables d'un accident de véhicules automobiles ou de cycles, ainsi que les autres droits de recours prévus par la LCR, se prescrivent par deux ans à partir du jour où la prestation a été complètement effectuée et le responsable connu. La prétention est également soumise à un délai absolu de dix ans (Giger, SVG Kommentar, Zurich 2008, n. 10 ad art. 83 LCR; Weissenberger, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Zurich 2011, n. 9 ad art. 83 LCR). Le dies ad quo correspond donc au jour où la prestation de l'assureur a été entièrement effectuée (Bussy/Rusconi, op. cit., n. 5.2 ad art. 83 LCR). Il s'agit là d'une disposition spéciale qui déroge à la règle jurisprudentielle selon laquelle l'action récursoire en cas de solidarité imparfaite prend certes naissance quand l'ayant droit paie son dû, mais ne peut plus être exercée si les prétentions concurrentes du lésé contre un codébiteur sont déjà prescrites ou périmées (ATF 133 III 6 c. 5.2.1 précité, JT 2007 I 243, SJ 2007 I 281; ATF 116 II 645 c. 7b/bb précité, JT 1991 I 707). b) En l'espèce, il faut tout d'abord rechercher le dies ad quo du délai de prescription. Alors que l'art. 83 al. 1 LCR fait courir ce délai à compter du jour où le lésé a eu connaissance du dommage et de la personne tenue à réparation, l'alinéa 3 de cette même disposition le fait courir à partir du jour où la prestation de la demanderesse a été complètement effectuée et le responsable connu. In casu, il ne faut pas perdre de vue que la demanderesse était, au jour de l'accident, l'assureur responsabilité civile de D. \_\_\_\_\_. Or, il ne ressort pas de l'instruction que celle-ci ait été lésée dans l'accident. La demanderesse, bien que subrogée dans les droits de la lésée E. \_\_\_\_\_, n'agit donc pas en qualité d'assureur de cette dernière, mais bien en qualité d'assureur d'une détentrice responsable de l'accident. Elle intente l'action récursoire de l'art. 61 al. 3 LCR à l'encontre de celui qu'elle estime être responsable – au moins en partie – de l'accident, savoir le défendeur, ainsi qu'à l'encontre de l'assureur responsabilité civile de celui-ci. Il n'y a dès lors pas de place pour une application de l'art. 83 al. 1 LCR au cas d'espèce. Il faut dès lors examiner le respect du délai de prescription à la lumière de l'art. 83 al. 3 LCR. Or, selon cette disposition, le point du départ du délai de prescription est soumis à deux conditions cumulatives, savoir que le coresponsable doit être connu et que la prestation en faveur de la lésée doit avoir été complètement effectuée (voir aussi Brehm, RCA, n. 967). Dès le jour de l'accident, la demanderesse ne pouvait ignorer que le responsable qu'elle entendait actionner en justice était le défendeur P. \_\_\_\_\_. Les courriers qu'elle lui a adressés les 11 novembre 1997, 23 décembre 1997 et 10 février 1998 sont probants à cet égard. On retiendra donc que la demanderesse connaissait le nom du défendeur le 11 novembre 1997 au plus tard. Néanmoins, il a été établi que la demanderesse a effectué un paiement final ("Schlusszahlung") de 400'000 fr. en faveur de E. \_\_\_\_\_ le 14 janvier 2008. La défenderesse ne le conteste d'ailleurs pas. Ce n'est donc qu'à partir du 15 janvier 2008, jour suivant le paiement, que le délai de prescription de deux ans de l'action récursoire qu'intente la demanderesse a commencé à courir. c) Les défendeurs font valoir que l'action a été ouverte le 26 mars 2010, soit après l'expiration du délai de prescription de deux ans qui, selon eux, serait intervenue le 15 janvier 2010. Ils font valoir que les commandements de payer adressés au défendeur seraient sans effet, car ils auraient été notifiés lorsque le délai de prescription était déjà échu. La demanderesse fait valoir au contraire qu'elle a

valablement interrompu la prescription de son action tant à l'encontre du défendeur qu'à l'encontre de la défenderesse, en application de l'art. 83 al. 2 LCR, par les réquisitions de poursuites qu'elle a fait notifier au défendeur. c.1) A teneur de l'art. 135 ch. 2 CO (applicable par renvoi de l'art. 83 al. 4 LCR ; cf. Bussy/Rusconi, op. cit., n. 7 ad art. 83 LCR), la prescription est interrompue notamment lorsque le créancier fait valoir ses droits par des poursuites, par une action devant un tribunal ou par une citation en conciliation. Ainsi, la réquisition de poursuites interrompt valablement la prescription, même si elle est adressée à un office incompétent, si la notification du commandement de payer n'a pour finir pas lieu ou si la procédure de poursuite n'est pas poursuivie et se périmé (ATF 127 III 567 c. 3, JT 2001 II 76; ATF 104 III 20 c. 2; Pichonnaz, CR CO, n. 12 ad art. 135 CO et les références citées). C'est donc la date à laquelle la réquisition de poursuite est remise à un office postal qui fait foi pour déterminer si l'interruption de la prescription est intervenue en temps utile (Bussy/Rusconi, op. cit., n. 7.3 ad art. 83 LCR). Lorsque la prescription a été interrompue par le truchement d'une réquisition de poursuite, l'effet interruptif ne porte que sur le montant indiqué dans la réquisition, et cela même si le créancier ne connaît pas encore exactement l'étendue de sa créance (ATF 119 II 339 c. 1, JT 1995 II 159, SJ 1994 92). L'interruption valable du délai de prescription fait partir un nouveau délai dès l'interruption (art. 137 al. 1 CO), de durée identique au délai interrompu (ATF 121 III 270 c. 3a, JT 1996 I 252; Pichonnaz, CR CO, n. 1 ad art. 137 CO). L'interruption d'un délai de prescription absolu est également possible (ATF 123 III 213 c. 6a, JT 2000 I 208; Werro, CR CO, n. 24 ad art. 60 CO et les références citées). c.2) Dans le cas d'espèce, le délai de prescription relatif de l'art. 83 al. 3 LCR a commencé à courir le 15 janvier 2008 et est arrivé à échéance le 15 janvier 2010. Il ressort de l'instruction que la demanderesse a fait notifier des commandements de payer au demandeur personnellement en date des 7 septembre 1998, 5 septembre 2007 et 4 septembre 2009, respectivement pour des montants de 200'000 fr., 990'000 fr. et 990'000 fr. à nouveau. Les deux premiers commandements de payer n'ont pas eu d'impact sur l'écoulement du délai de prescription puisque celui-ci n'avait pas encore commencé à courir au moment où les poursuites ont été requises. En revanche, la poursuite requise le 4 septembre 2009 a valablement interrompu le délai de prescription à l'égard du défendeur. Cette interruption a donc fait partir un nouveau délai de durée égale – savoir de deux ans – qui est arrivé à échéance le 4 septembre 2011. Le délai de prescription relatif n'était dès lors pas arrivé à échéance au jour de l'ouverture d'action (26 mars 2010). Le même raisonnement peut être tenu s'agissant du délai de prescription absolu de l'action récursoire intentée par la demanderesse. Celui-ci n'a en effet commencé à courir que le 15 janvier 2008 et arrivera à échéance le 15 janvier 2018, soit bien après l'ouverture de la présente action. Comme le soutient à juste titre la défenderesse, quand bien même ce délai aurait commencé à courir au jour de l'accident, la jurisprudence a posé que les délais absolus pouvaient également être interrompus, de sorte que le commandement de payer adressé au défendeur le 7 septembre 1998 a fait partir un nouveau délai de dix ans venu à échéance le 7 septembre 2008; de même, le commandement de payer adressé au défendeur le 5 septembre 2007 – soit avant l'échéance du nouveau délai de 10 ans précédemment interrompu – a fait partir un nouveau délai de dix ans venant à échéance le 5 septembre 2017. Ainsi, quel que soit le dies ad quo considéré pour le délai de prescription absolu, ce dernier n'était pas échu au jour de l'ouverture de l'action. Ce qui vient d'être dit s'applique ex lege à la prescription de l'action récursoire intentée à l'encontre de la défenderesse en vertu de l'art. 83 al. 2 LCR. d) En définitive, les prétentions de la demanderesse ne sont pas prescrites. Néanmoins, l'interruption de la prescription ne vaut que pour le montant

indiqué dans le commandement de payer du 4 septembre 2009, les prétentions de la demanderesse ne sont pas prescrites jusqu'à concurrence du montant de 990'000 francs. VI. La demanderesse intente donc valablement et en temps utile l'action récursoire de l'art. 61 al. 3 LCR à l'encontre du défendeur en tant que coresponsable de l'accident du 6 septembre 1997 et, solidairement, à l'encontre de la défenderesse en sa qualité d'assureur responsabilité civile du défendeur. Pour qu'il y ait solidarité, encore faut-il qu'il y ait responsabilité du défendeur (ATF 133 III 6 c. 5.3.4 in fine précité, JT 2007 I 243, SJ 2007 I 281; ATF 130 III 362 c. 5.2 précité, JT 2005 I 299, SJ 2004 I 304; Brehm, RCA, n. 943). Il faut donc examiner si les faits établis conduisent à considérer que le défendeur remplit les conditions de l'art. 58 LCR et que sa responsabilité est de la sorte engagée (cf. c. VII ci-dessous). Si tel devait être le cas, il s'agira de déterminer le partage des responsabilités, et donc du dommage, entre le défendeur et D. \_\_\_\_\_ (cf. c. VIII ci-dessous).

VII.a) L'art. 58 al. 1 LCR instaure une responsabilité causale (ou dite objective aggravée) qui tend à protéger les lésés contre les risques spécifiques liés à l'emploi des véhicules à moteur, en raison de leur masse et de leur vitesse (TF 4C.278/1999 du 13 juillet 2000 c. 1b.aa; ATF 111 II 89 c. 1a, rés. in JT 1985 I 413). La responsabilité du détenteur d'un véhicule automobile déroge au principe de la responsabilité de l'art. 41 du Code des obligations du 30 mars 1911 (ci-après: CO; RS 220) dans la mesure où elle est engagée même sans faute, ni manque de diligence de l'utilisateur du véhicule (Werro, La responsabilité civile, Berne 2011 [cité: Werro, RC], n. 845; Brehm, RCA, nn. 5 et 8). La responsabilité du détenteur d'un véhicule automobile suppose ainsi, de manière générale, que soient remplies les autres conditions usuelles de la responsabilité civile que sont un acte illicite (cf. let. b ci-dessous), un dommage (cf. let. c ci-dessous), ainsi qu'un lien de causalité naturelle et adéquate (cf. let. d ci-dessous) entre le fait générateur de la responsabilité du détenteur du véhicule automobile et le dommage (Werro, RC, n. 846; Bussy/Rusconi, op. cit., nn. 1.1 et 7.1 ad art. 58 LCR).

b) Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, un acte est illicite s'il enfreint un devoir légal général en portant atteinte soit à un droit absolu du lésé (Erfolgsunrecht), soit à son patrimoine; dans ce dernier cas, la norme violée doit avoir pour but de protéger le lésé dans les droits atteints par l'acte incriminé (Verhaltensunrecht; ATF 132 III 122 c. 4.1, JT 2006 I 258, SJ 2006 I 181). Celui qui crée un état de fait dangereux pour autrui doit prendre les mesures de précaution commandées par les circonstances pour éviter la survenance d'un accident. Cette obligation résulte directement du devoir général de respecter le droit à la vie et à l'intégrité corporelle, en tant que droit absolu (ATF 126 III 113 c. 2a/aa, JT 2001 I 90; TF 4A\_44/2008 du 13 mai 2008 c. 3.3.3 précité). En l'espèce, P. \_\_\_\_\_ a été condamné par le juge d'instruction d'Hochdorf à une amende de 300 fr. en raison d'une signalisation insuffisante d'un chantier. Cette décision est devenue définitive et exécutoire le 18 mai 1998. Le défendeur a été condamné pour violation des art. 4 al. 1 et 90 al. 1 LCR ainsi que des articles 9 al. 1 et 2 et 80 OSR (ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière; RS 741.21). L'art. 4 LCR prévoit qu'il est interdit de créer, sans motifs impérieux, des obstacles à la circulation et que ceux-ci doivent être signalés de façon suffisante et doivent être supprimés dès que possible. L'art. 9 OSR prévoit que le signal "Travaux" annonce soit des travaux exécutés sur la chaussée, soit des obstacles qui en résultent, soit des inégalités ou rétrécissements de la chaussée (al. 1). Ce signal sera aussi placé pour annoncer des travaux exécutés aux abords immédiats de la chaussée, lorsqu'ils sont de nature à entraver la circulation (al. 2). L'art. 80 OSR prévoit que les chantiers situés sur la chaussée ou à ses abords immédiats seront annoncés par le signal "Travaux" qui sera répété près du chantier même (al. 1). Bien que le juge civil ne soit pas lié par l'appréciation du juge pénal (art. 53

CO), il ne fait pas de doute que le défendeur a commis un acte illicite en violant les prescriptions de la circulation routière en matière de signalisation. Par les travaux qu'il a effectués sur la chaussée, il a créé un obstacle à la circulation qu'il aurait dû signaler. Même s'il ressort de l'état de fait que P. \_\_\_\_\_ avait bien installé un triangle de panne avant le lieu où se trouvait son chantier, celui-ci n'était pas en place au moment où les véhicules de D. \_\_\_\_\_ et de E. \_\_\_\_\_ sont arrivés sur les lieux. Que ce panneau soit tombé par l'effet du vent n'y change rien; le défendeur aurait dû s'assurer, comme il l'a d'ailleurs fait faire par son fils par la suite, que le panneau mis en place était stable et donc bien visible pour les automobilistes. Le défendeur a ainsi failli à une obligation de diligence et cette carence constitue un acte illicite. La première condition à sa responsabilité civile est ainsi remplie. c) En vertu de l'art. 46 al. 1 CO (applicable par renvoi de l'art. 62 al. 1 LCR), en cas de lésions corporelles, la victime a droit à la réparation du dommage qui résulte de son incapacité de travail totale ou partielle, ainsi que de l'atteinte portée à son avenir économique. En l'espèce, il n'est pas contesté que E. \_\_\_\_\_ a souffert d'un "coup du lapin" et d'une distorsion des vertèbres cervicales à la suite de l'accident du 6 septembre 1997 et qu'elle a subi une incapacité de travail à un taux de 50% depuis lors. Par décision du 5 juin 2007, l'office AI lui reconnu un taux d'invalidité de 74%. En sa qualité d'assureur responsabilité civile de D. \_\_\_\_\_, la demanderesse s'est acquittée d'un montant de 1'654'774 fr. en faveur de E. \_\_\_\_\_, qui correspond donc au montant de son dommage que la demanderesse peut invoquer dans le cadre de la présente action récursoire. Les défendeurs ne contestent d'ailleurs pas le bien-fondé des versements effectués par la demanderesse en faveur de la lésée. La seconde condition à la responsabilité du défendeur est ainsi remplie. d.1) Un fait est la cause naturelle d'un résultat s'il en constitue l'une des conditions sine qua non. En d'autres termes, il existe un lien de causalité naturelle entre deux événements lorsque, sans le premier, le second ne se serait pas produit; il n'est pas nécessaire que l'événement considéré soit la cause unique ou immédiate du résultat. L'existence d'un lien de causalité naturelle entre le fait générateur de responsabilité et le dommage est une question de fait que le juge doit trancher selon la règle du degré de vraisemblance prépondérante. En pareil cas, l'allégement de la preuve se justifie par le fait que, en raison de la nature même de l'affaire, une preuve stricte n'est pas possible ou ne peut être raisonnablement exigée de celui qui en supporte le fardeau (ATF 133 III 462 c. 4.4.2 et les références citées; Werro RC, nn. 191, 192 et 229). S'agissant de la causalité naturelle, la demanderesse soutient à juste titre, en se fondant sur le rapport du Prof. B. \_\_\_\_\_, que l'obstacle causé par le tracteur du défendeur circulant à faible vitesse a obligé E. \_\_\_\_\_ à freiner d'urgence, de sorte que son véhicule a, à son tour, créé un obstacle à la circulation en s'immobilisant. Ainsi, sans la présence du tracteur du défendeur sur la chaussée, la lésée n'aurait pas freiné d'urgence, ne se serait pas retrouvée arrêtée sur la chaussée, D. \_\_\_\_\_ n'aurait pas pu entrer en collision avec elle et cette dernière n'aurait pas subi de "coup du lapin" et de distorsion des vertèbres. La collision ne se serait donc pas produite si le tracteur du défendeur n'avait pas été sur la chaussée menant d'U. \_\_\_\_\_ à Y. \_\_\_\_\_. Le lien de causalité naturelle est patent. d.2) Le rapport de causalité est adéquat lorsque le comportement incriminé était propre, d'après le cours ordinaire des choses et l'expérience générale de la vie, à entraîner un résultat du genre de celui qui s'est produit de sorte que la survenance de ce résultat paraît de façon générale favorisée par le fait en question (ATF 123 III 110 c. 3a, JT 1997 I 791 et les références citées). Pour savoir si un fait est la cause adéquate d'un préjudice, le juge procède à un pronostic rétrospectif objectif : se plaçant au terme de la chaîne des causes, il lui appartient de remonter du dommage dont la réparation

est demandée au chef de responsabilité invoqué et de déterminer si, dans le cours ordinaire des choses et selon l'expérience générale de la vie humaine, une telle conséquence demeure dans le champ raisonnable des possibilités objectivement prévisibles, le cas échéant aux yeux d'un expert; à cet égard, ce n'est pas la prévisibilité subjective mais la prévisibilité objective du résultat qui compte. Autrement dit, le fait que le résultat incriminé n'ait pas été subjectivement prévisible par les parties ne joue aucun rôle sur le caractère adéquat du lien de causalité. Selon la jurisprudence, pour qu'une cause soit généralement propre à avoir des effets du genre de ceux qui se sont produits, il n'est pas nécessaire qu'un tel résultat doive se produire régulièrement ou fréquemment. L'exigence du caractère adéquat ne doit pas conduire à ne prendre en considération que les conséquences d'un accident qui sont habituellement à prévoir d'après le déroulement de l'accident et ses effets sur le corps humain. Il convient bien plutôt de partir des conséquences effectives et de décider rétrospectivement si et dans quelle mesure l'accident apparaît encore comme leur cause essentielle. Si un événement est en soi propre à provoquer un effet du genre de celui qui s'est produit, même des conséquences singulières, c'est-à-dire extraordinaires, peuvent constituer des conséquences adéquates de l'accident (TF 5C.125/2003 du 31 octobre 2003 c. 4.1, 4.2 et 4.6 ainsi que les références citées; Werro RC, n. 234). Les défendeurs soutiennent qu'il n'existerait aucun lien de causalité entre l'activité du tracteur sur la route principale le jour de l'accident et le dommage subi par E.\_\_\_\_\_. Ils font valoir que la faute commise par D.\_\_\_\_\_ serait la seule à l'origine de la collision. La demanderesse soutient en revanche qu'un tracteur presque immobilisé effectuant des travaux non signalés sur une route principale à la sortie d'un virage hors localité représenterait, selon l'expérience générale de la vie, un "sérieux potentiel de risque". Un tel obstacle serait de nature à provoquer un accident tel que celui du 6 septembre 1997, a fortiori au vu de l'état de la chaussée que le tracteur a lui-même provoqué et qui a augmenté la distance de freinage de D.\_\_\_\_\_, rendant ainsi inévitable la collision. En résumé, les parties ne contestent pas que les lésions subies par E.\_\_\_\_\_ soient la conséquence de la collision entre son véhicule et celui de D.\_\_\_\_\_; est en revanche contesté le lien de causalité entre le comportement respectif des détenteurs impliqués et la collision. On relève d'emblée que, comme le soutient à juste titre la demanderesse, la faute commise par D.\_\_\_\_\_ n'est pas pertinente au regard de l'examen du rapport de causalité adéquate. En effet, conformément à la jurisprudence constante du Tribunal fédéral, le principe de responsabilité causale posé par l'art. 58 al. 1 LCR implique que la responsabilité du détenteur automobile est engagée du seul fait que l'emploi du véhicule est en relation de causalité avec le dommage (ATF 95 II 344 c. 6; Brehm RCA, n. 19). Il n'est ainsi pas nécessaire que le comportement du détenteur soit en outre fautif. Le tracteur était à l'emploi au moment de l'accident, de sorte que c'est uniquement le rapport de causalité entre cet emploi et l'accident qui doit être examiné, à l'exclusion de toute pondération des fautes imputables à D.\_\_\_\_\_ et à X.\_\_\_\_\_. L'argumentation relative à l'exclusion de la responsabilité de l'un des conducteurs en raison de sa faute respective sera dès lors examinée ci-après (cf. c. VIII), sous l'angle de la pondération des fautes. d.3) L'expert Heinz Reber a considéré, dans son rapport du 5 mars 2012, qu'il était tout à fait possible que le mélange de terre et d'eau sur la chaussée ait diminué le coefficient d'adhérence de la chaussée à proximité du point de choc. Etant donné que les conditions d'adhérence de la chaussée devaient être les mêmes pour les deux voitures entrées en collision, il aurait dû être possible pour D.\_\_\_\_\_ d'arrêter son véhicule sur la même distance que celle nécessaire à E.\_\_\_\_\_, dont il faut rappeler qu'elle n'est pas entrée en collision avec le tracteur du défendeur. Néanmoins, il est fort

probable que la perte d'adhérence sur la chaussée ait conduit à un blocage des roues du véhicule de D. \_\_\_\_\_ – qui n'était pas équipé d'ABS – diminuant ainsi l'efficacité de son freinage. Comme le véhicule de E. \_\_\_\_\_ était au contraire équipé de l'ABS, il est tout à fait envisageable, selon l'expert, que la distance d'arrêt de celle-ci ait été inférieure à celle du véhicule qui suivait. Il ressort en outre des faits établis que la chaussée était extrêmement sale à l'endroit de l'accident; E. \_\_\_\_\_ a d'ailleurs déclaré à la police que la chaussée était couverte d'une grande quantité de terre et que l'eau déversée par l'employé du défendeur "formait un ruisseau sur la chaussée". C. \_\_\_\_\_ a également déclaré à la police que la route était "fortement salie". Le défendeur ne conteste pas que son activité agricole est à l'origine des salissures sur la chaussée, ni que le panneau de signalisation qu'il avait demandé à son employé d'installer est tombé sous l'effet du vent. Au vu de ces éléments, on voit mal comment l'on pourrait nier l'existence d'un lien de causalité adéquate entre le comportement du défendeur et la collision entre les véhicules de E. \_\_\_\_\_ et de D. \_\_\_\_\_. C'est bien le défendeur qui a sali la chaussée avec le transport d'humus. Il a ensuite pris la décision de nettoyer la chaussée avec de l'eau. Bien que l'on ignore la quantité exacte d'eau présente sur la route au moment de l'accident, il ne fait pas de doute, comme le relève l'expert, que son mélange avec de la terre était de nature à faire diminuer le coefficient d'adhérence de la chaussée à cet endroit. Le défendeur a ainsi utilisé une méthode qui n'était peut-être pas la plus appropriée pour nettoyer, en toute sécurité, la chaussée couverte de mottes de terre. Il est en effet conforme à l'expérience générale de la vie que le mélange de terre et d'eau peut constituer, si les quantités sont suffisantes, de la boue et que celle-ci, répandue sur une route, est de nature à faire diminuer l'adhérence des véhicules qui y circulent. Le défendeur ne s'y est d'ailleurs lui-même pas trompé: il a pris l'initiative de faire installer un panneau de signalisation indiquant que travaux avaient lieu sur la chaussée. Cela démontre qu'il ne pouvait pas ignorer que ceux-ci créaient un risque pour la circulation routière. En outre, le défendeur ne s'est pas assuré que le signal qu'il avait installé l'avait été correctement; de son propre aveu, il est tombé. Le cours ordinaire des choses ne voudrait pas qu'un automobiliste soit confronté, au volant de son véhicule, à des travaux non signalés. Le défendeur a d'ailleurs été pénalement condamné pour ce défaut de signalisation. En outre, le tracteur dont il est détenteur circulait à une vitesse très faible, comprise entre 5 et 15 km/h, et empiétait, selon les déclarations de E. \_\_\_\_\_, sur toute la largeur de sa voie de circulation. Il constituait à l'évidence un obstacle à la circulation routière. Or, il est conforme à l'expérience générale de la vie qu'un obstacle de cette taille sur une route principale hors localité puisse surprendre les automobilistes – comme l'a d'ailleurs déclaré E. \_\_\_\_\_ – et les contraindre à un freinage d'urgence. Il n'est pas moins conforme au cours ordinaire des choses qu'un freinage d'urgence est de nature à provoquer une collision par l'arrière, le véhicule suivant pouvant ne pas s'arrêter à temps. Au vu de ces éléments, il appert que le comportement du défendeur a contribué à créer des circonstances qui, selon le cours ordinaire des choses et l'expérience de la vie, sont à même de provoquer une collision entre deux automobilistes qui procèdent à un freinage d'urgence. Même si le comportement du défendeur n'est pas la seule cause de l'accident, il n'en demeure pas moins qu'un lien de causalité adéquate est établi; la dernière condition à la responsabilité du défendeur est en conséquence remplie. e) En définitive, les conditions à la responsabilité civile du défendeur au sens de l'art. 58 al. 1 LCR sont remplies. VIII.a) Lorsque le dommage est exclusivement causé par des véhicules à moteur, la répartition du dommage entre détenteurs responsables s'effectue sur la base de l'art. 60 al. 2 LCR. La règle de répartition interne du dommage contenue à l'art. 60 al. 2 LCR est la même que celle de l'art.

61 al. 1 LCR. Cette disposition commande au juge de tenir compte de toutes les circonstances dans le cadre de la répartition interne du dommage. Ainsi, le dommage est réparti selon les fautes de chacun, à moins que des circonstances spéciales, notamment les risques inhérents, ne justifient un autre mode de répartition. Si les risques inhérents sont égaux, il faut les compenser. Selon la doctrine, ce n'est que lorsque les risques inhérents sont sensiblement inégaux qu'il faut alors en tenir compte en tant que circonstances spéciales au sens de l'art. 61 al. 1 LCR (Brehm, RCA, nn. 744 et 991 et les références citées). Le fardeau de la preuve est déterminé selon les principes généraux de l'art. 8 CC (Code civil suisse du 10 décembre 1907; RS 210). Ainsi, le détenteur recourant, répondant du risque inhérent à l'emploi de son véhicule et qui veut améliorer sa position dans les discussions de recours internes, doit établir la faute adverse ou un risque sensiblement moins important de son propre véhicule (Brehm, RCA, nn. 973 à 975 ainsi que les références citées).

b) Il s'agit d'examiner en premier lieu si une faute peut être imputée à X. \_\_\_\_\_, conducteur du tracteur dont le défendeur est détenteur. On parlera ci-après du défendeur, par simplification, puisqu'il répond de la faute de son employé comme de sa propre faute (art. 58 al. 4 LCR). Selon l'expertise judiciaire, le mélange de terre et d'eau sur la chaussée a diminué le coefficient d'adhérence au sol à proximité du point de choc. Dans son rapport, R. \_\_\_\_\_ n'est pas d'un avis différent, puisqu'il expose qu'il est "concevable d'un point de vue technique que le saleté recouvrant la chaussée ait rallongé la distance de freinage". Le fait de répandre de la terre sur une chaussée lors d'une manœuvre agricole n'est pas en soi une faute, mais le fait que cette terre mélangée avec de l'eau en grande quantité provoque une diminution de l'adhérence de la chaussée et crée un état de fait dangereux constitue en revanche une faute. Selon les déclarations de E. \_\_\_\_\_, la présence d'un tracteur sur toute la largeur de la voie de circulation l'a surprise. Il ressort de l'expertise qu'elle a d'abord eu le réflexe de contourner le convoi en se déportant sur la voie inverse, mais elle s'est ravisée lorsqu'elle a réalisé l'empiètement du tracteur du défendeur sur la surface de la chaussée. Ces éléments ne sont au demeurant pas contestés par les défendeurs: il ressort en effet de l'instruction que le véhicule agricole du défendeur circulait à une vitesse très réduite et constituait donc un obstacle majeur sur la voie publique. La création d'un tel état de fait dangereux est imputable fautivement au défendeur. La demanderesse soutient à juste titre que le panneau installé par le défendeur est tombé, peut-être en raison du vent, de sorte que le fils du défendeur l'a ensuite arrimé avec une pierre trouvée dans la forêt voisine. Ne pas s'être assuré du fait que le panneau de signalisation était stable et visible pendant toute la durée du chantier par les automobilistes arrivant sur les lieux constitue à l'évidence une faute. Le défendeur a d'ailleurs été condamné pour ce défaut de signalisation par décision du 23 avril 1998 du juge d'instruction d'Hochdorf. Il a ainsi failli à ses devoirs. Cette carence est d'autant plus fautive que l'obstacle créé par le tracteur du demandeur et les salissures sur la chaussée ont contribué, par accumulation de risques, à la création d'un état de fait dangereux pour la circulation routière, lequel aurait justement mérité une signalisation rigoureuse et visible pour les automobilistes.

c) S'agissant de la faute de D. \_\_\_\_\_, il faut relever d'emblée que l'expert a rappelé, à l'instar de R. \_\_\_\_\_, qu'il ne pouvait faire que des suppositions pour expliquer les circonstances qui ont mené à l'accident. En effet, trop d'inconnues subsistent, comme notamment la vitesse exacte des véhicules, la distance les séparant, la distance de visibilité le jour en question ou encore le lieu exact où s'est produit l'accident. Il a néanmoins procédé à des calculs relatifs aux distances de freinage respectives des véhicules conduits par D. \_\_\_\_\_ et E. \_\_\_\_\_. L'expert judiciaire a constaté que, sur une route sèche à une

vitesse de 75 km/h, D. \_\_\_\_\_ aurait dû pouvoir arrêter son véhicule sur une distance comprise entre 47,5 et 50,6 mètres; sur route mouillée à la même vitesse, la distance de freinage aurait dû être comprise entre 58,2 et 64,8 mètres. Ces distances ne tiennent cependant compte que du cas où la chaussée aurait été simplement mouillée. L'expert a ainsi exposé que, dans le pire des cas, soit en considérant que la chaussée était dans un état extrêmement sale, la distance de freinage de D. \_\_\_\_\_ aurait pu atteindre 109,4 mètres si les quatre roues de son véhicule s'étaient bloquées vu l'absence de dispositif ABS. Il a précisé que cette distance aurait été réduite à des valeurs comprises entre 58,9 et 76,9 mètres si seules les roues droites du véhicule de D. \_\_\_\_\_ s'étaient bloquées; en effet, il est probable, selon l'expert, que davantage d'eau se soit trouvée sur le côté droit de la chaussée en raison de sa déclivité latérale. Ainsi, sur la base des calculs ressortant de l'expertise, il appert que D. \_\_\_\_\_ aurait pu arrêter son véhicule sur une distance comprise entre 58,9 et 109,4 mètres, puisqu'il a été établi que la chaussée était non seulement mouillée, mais également très sale. S'agissant de la visibilité, l'expert a exposé que les déclarations de E. \_\_\_\_\_ selon lesquelles elle a vu le convoi du défendeur lorsqu'elle se trouvait à 40 mètres de lui ne correspondaient pas à ses calculs. En effet, puisqu'elle a déclaré s'être arrêtée à 3 mètres derrière le tracteur et que sa distance de freinage a été de 52,1 mètres au minimum, cela implique qu'elle a débuté son freinage d'urgence alors que le tracteur se trouvait à une distance comprise entre 47,1 et 49,1 mètres au minimum, compte tenu du fait que le tracteur était en mouvement durant le processus de freinage de E. \_\_\_\_\_. Il faut cependant noter à cet égard qu'on ne saurait attendre de cette dernière qu'elle affirme avec précision la distance la séparant du tracteur le jour de l'accident. Ses déclarations ne sont d'ailleurs pas très éloignées des constatations de l'expert, puisque seule une distance comprise entre 7 et 9 mètres les sépare. Sur la base des déclarations de la lésée ainsi que des constatations de l'expert, on retiendra donc que E. \_\_\_\_\_ a vu le tracteur sur la chaussée à une distance comprise entre 47,1 et 49,1 mètres. L'expert s'est fondé sur le rapport de la police lucernoise ainsi que sur le rapport d'R. \_\_\_\_\_ pour tenir compte du fait que la distance de visibilité n'était en réalité, au lieu de l'accident, pas inférieure à 80 mètres, quel que soit l'endroit précis de la collision. Il en a déduit que E. \_\_\_\_\_ avait freiné tardivement puisqu'elle n'avait commencé son freinage qu'à une distance comprise entre 47,1 et 49,1 mètres. Il a été établi que D. \_\_\_\_\_ circulait à une distance d'environ 70 mètres du véhicule de E. \_\_\_\_\_. Or, si l'on tient compte de la distance séparant cette dernière du tracteur au moment du freinage d'urgence (entre 47,1 et 49,1 mètres) et de la distance la séparant de D. \_\_\_\_\_ (environ 70 mètres), cette dernière se trouvait à au moins 117,1 mètres du tracteur au moment où E. \_\_\_\_\_ a débuté son freinage d'urgence. Considérant une visibilité maximale de 80 mètres, D. \_\_\_\_\_ ne pouvait donc pas voir le tracteur au moment où E. \_\_\_\_\_ a commencé son freinage. Cependant, comme le relève l'expert, elle pouvait voir, à 70 mètres devant elle, que le véhicule de E. \_\_\_\_\_ procédait à une manoeuvre de freinage d'urgence. Même si elle ne voyait pas la raison de cette manoeuvre, elle pouvait voir que le véhicule la précédant freinait. Ainsi, considérant la distance de freinage maximale du véhicule de D. \_\_\_\_\_ (109,4 mètres), si celle-ci avait procédé à un freinage d'urgence immédiatement, la collision n'aurait probablement pas eu lieu. En effet, la distance de freinage de E. \_\_\_\_\_ (52,1 mètres au minimum) ajoutée à la distance la séparant du véhicule de D. \_\_\_\_\_ (70 mètres), soit 112,1 mètres au total, est supérieure à la distance maximale de freinage de D. \_\_\_\_\_ (109,4 mètres). Cette dernière aurait ainsi pu, même dans l'hypothèse où la chaussée était très sale, éviter la collision si elle avait immédiatement

procédé à un freinage d'urgence en voyant que le véhicule qui la précédait en faisait de même. De toute évidence, D. \_\_\_\_\_ a freiné tardivement en raison d'une inattention. C'est d'ailleurs à cette conclusion qu'a abouti le Tribunal de première instance d'Hochdorf dans son jugement du 3 septembre 1998. La demanderesse a plaidé que son assurée n'avait commis aucune faute en raison du fait que sa distance de freinage médiane, selon l'expertise, s'élevait à 84,5 mètres (59,6 mètres au minimum, 109,4 mètres au maximum). Dès lors, même avec une visibilité de 80 mètres, elle n'aurait pas pu s'arrêter à temps. Ce raisonnement ne convainc pas: en effet, la demanderesse ne prend pas en compte le fait que le véhicule de E. \_\_\_\_\_ s'est arrêté sur une distance de 52,1 mètres au minimum, distance qu'il faut ajouter à la visibilité de 80 mètres que l'expert a estimée. De même, le fait que D. \_\_\_\_\_ ne pouvait pas voir le tracteur, ce qui est exact, n'enlève rien au fait qu'elle pouvait voir le véhicule de E. \_\_\_\_\_ procéder à un freinage d'urgence, de sorte qu'elle aurait de toute manière dû elle-même procéder à un tel freinage, même sans voir le tracteur du défendeur. L'inattention de D. \_\_\_\_\_ a donc été fautive. Au vu des éléments qui précèdent, la cour de céans considère que D. \_\_\_\_\_ a commis une faute en raison du fait qu'elle a tardé à procéder au freinage d'urgence que les circonstances commandaient. d) Il s'agit, dans une dernière étape, de pondérer les fautes des deux détenteurs impliqués pour déterminer la mesure de la réparation à laquelle ils sont tenus. La faute essentielle du défendeur réside dans le fait de ne pas avoir signalé le chantier qu'il exploitait sur la chaussée. Cette faute est d'autant plus importante que le chantier en question constituait une situation dangereuse pour les automobilistes: le cumul d'une chaussée très sale et de l'obstacle important que constituait le convoi du défendeur conduit à retenir une faute que l'on peut estimer de légère à moyenne à l'encontre du défendeur. En ce qui concerne D. \_\_\_\_\_, il a été établi qu'elle aurait pu s'arrêter à temps si elle avait amorcé son processus de freinage d'urgence immédiatement après que E. \_\_\_\_\_ ait amorcé le sien. Elle aurait dû pouvoir maîtriser son véhicule en agissant avec la diligence et l'attention requises, en réagissant promptement, soit dès que E. \_\_\_\_\_ a amorcé son propre freinage d'urgence. A sa décharge, il faut relever qu'elle ne pouvait pas s'attendre, faute de signalisation appropriée, à ce que la chaussée soit dans un état de saleté tel que l'adhérence de son véhicule en soit diminuée. Elle ne pouvait pas non plus s'attendre à ce que des travaux constituant un obstacle à la circulation aient lieu sur la chaussée et ne soient pas signalés. La faute de D. \_\_\_\_\_ peut dès lors être qualifiée de moyenne. e) Les défendeurs ont plaidé que l'état de la route était identique pour les deux conductrices impliquées, de sorte que la faute d'inattention de D. \_\_\_\_\_, à l'exclusion de l'état de la chaussée, suffirait à fonder sa seule responsabilité. Cette argumentation ne tient pas compte du fait que le véhicule de E. \_\_\_\_\_ était équipé d'ABS, à l'inverse de celui de D. \_\_\_\_\_; l'expert judiciaire a exposé que cette différence d'équipement avait un impact sur les distances de freinage des deux véhicules impliqués, celle du véhicule de D. \_\_\_\_\_ étant plus longue. Il en résulte que l'état de la chaussée, imputable à faute au défendeur, a bien eu un impact non négligeable sur la distance de freinage de D. \_\_\_\_\_. Les défendeurs ont également soutenu que les automobilistes qui suivaient les véhicules impliqués ont pu s'arrêter à temps, ce qui tendrait à établir, à nouveau, que c'est la seule faute d'inattention de D. \_\_\_\_\_ qui aurait provoqué la collision. Or, on ne sait absolument rien des véhicules suivant ceux impliqués. Les défendeurs n'ont ni allégué, ni a fortiori établi, les circonstances dans lesquelles ces véhicules sont arrivés sur les lieux, notamment leur vitesse, leur visibilité ou leur distance de freinage. Les défendeurs ne peuvent dès lors pas tirer argument de leurs suppositions. Les défendeurs ont encore plaidé que D. \_\_\_\_\_ aurait dû, en toute

circonstance, prévoir la possibilité qu'un véhicule soit arrêté sur la chaussée et qu'elle aurait donc dû adapter sa vitesse et sa distance en fonction de cette hypothèse. A l'appui de cette argumentation, les défendeurs ont cité la jurisprudence fédérale en matière de violations des règles de la circulation routière (notamment ATF 93 IV 115 et TF 6B\_1023/2010 du 3 mars 2011). Or, non seulement ces arrêts ont trait à l'appréciation de la faute de conducteurs sur le plan pénal, dont la cour de céans peut s'écarter en vertu de l'art. 53 CO, mais ils concernent en outre des cas relatifs à la visibilité de nuit sur autoroute, ce qui n'a aucun lien avec le cas d'espèce. Au demeurant, cette jurisprudence confirme que le conducteur doit circuler à une vitesse qui lui permet de s'arrêter à l'intérieur de sa distance de visibilité et il a été établi en l'espèce que cette distance était de 80 mètres pour D. \_\_\_\_\_; or, selon l'expert, sa distance de freinage aurait été comprise entre 47,5 et 50,6 mètres si la route avait été sèche et propre. On ne saurait donc considérer que D. \_\_\_\_\_ devait s'attendre à ce que la chaussée soit au contraire mouillée et sale, ce d'autant plus que le chantier n'était pas signalé. Le fait que sa distance de freinage se soit révélée en fin de compte inadaptée aux circonstances n'a donc aucune influence sur l'appréciation de sa faute, ces circonstances ne lui étant en rien imputables. Compte tenu de ce qui précède, l'argumentation des défendeurs consistant à dire que seule D. \_\_\_\_\_ aurait commis une faute n'est pas fondée. Il s'avère en effet qu'une faute est imputable à chacun des détenteurs des véhicules impliqués, sans que la faute de l'un ne soit à ce point importante pour réduire celle de l'autre à néant. Les fautes sont donc partagées. f) Comme le soutient la demanderesse – sans que les défendeurs ne le contestent d'ailleurs – les risques inhérents liés à l'emploi des deux véhicules en cause, savoir le tracteur du défendeur et l'automobile de D. \_\_\_\_\_, sont difficiles à quantifier et à partager. S'il est vrai que la masse et la vitesse du véhicule de D. \_\_\_\_\_ constituent des risques élevés pour la circulation routière en raison de l'importante force cinétique qu'ils produisent, on ne peut pas affirmer que les risques inhérents à l'utilisation du tracteur du demandeur soient sensiblement moins élevés. En effet, l'emploi de ce véhicule agricole a, in casu, comporté un risque élevé évident pour la circulation routière. En conséquence, le critère des risques inhérents, que la jurisprudence considère comme subsidiaire, ne vient pas modifier l'appréciation de la répartition de la faute. g) En définitive, au vu des éléments qui précèdent, les responsabilités des détenteurs impliqués dans l'accident sont partagées. La cour de céans estime qu'une faute de 40% peut être imputée à P. \_\_\_\_\_ et une faute de 60% à D. \_\_\_\_\_. Une responsabilité légèrement plus importante de D. \_\_\_\_\_ se justifie par le fait qu'elle aurait pu, si elle avait usé de toute l'attention requise, éviter l'accident de justesse. Néanmoins, le cumul des fautes de P. \_\_\_\_\_ ayant créé des circonstances à ce point imprévisibles et dangereuses qu'on ne saurait lui imputer une responsabilité inférieure à 40%. A cela s'ajoute que le choc a été "minime" selon les déclarations du défendeur à la police, de sorte que D. \_\_\_\_\_ n'a en réalité que peu tardé à amorcer son freinage d'urgence. Par conséquent, la réparation du dommage dont la demanderesse s'est acquittée à hauteur de la somme de 1'654'774 fr. ne lui revenait pas entièrement, mais uniquement à hauteur de 60%, compte tenu de la faute de son assurée. La responsabilité du défendeur étant engagée à hauteur de 40%, l'action récursoire de la demanderesse peut être admise à hauteur d'un montant de 661'909 fr. 60 (40% de 1'654'774 fr.). Le défendeur personnellement, en tant que détenteur responsable, et la défenderesse, en sa qualité d'assureur responsabilité civile du défendeur, sont solidairement tenus du montant de 661'909 fr. 60 dû à la demanderesse. Ce montant est par ailleurs inférieur au montant pour lequel la prescription a été valablement interrompue par la demanderesse, de sorte que rien ne s'oppose à son allocation. IX. La demanderesse conclut à ce que ce montant lui soit

alloué avec intérêt à 5% l'an dès le 6 septembre 1997, soit dès l'accident. En l'espèce, on est en présence d'une action récursoire par laquelle la demanderesse obtient des défendeurs, solidairement entre eux, le remboursement d'une partie de ce qu'elle a payé à E.\_\_\_\_\_.

Ce contexte suppose de se prononcer tout d'abord sur l'éventuelle allocation d'intérêts compensatoires et non pas d'intérêts moratoires, étant précisé que ces deux catégories d'intérêts ne peuvent se cumuler, car ils poursuivent le même but sur le plan fonctionnel (ATF 130 III 591 c. 4). L'intérêt compensatoire est une composante du dommage. Il peut se définir comme l'intérêt attribué à la victime, titulaire d'une créance en dommages-intérêts, destiné à compenser le fait que cette créance, en principe exigible dès la survenance de l'événement dommageable, ne lui est pas versée immédiatement. L'intérêt moratoire, pour sa part, représente l'indemnisation due au créancier en raison du non-paiement d'une dette d'argent par le débiteur en demeure. L'intérêt compensatoire est dû à partir du moment où l'événement dommageable engendre des conséquences pécuniaires et court jusqu'au moment du paiement des dommages-intérêts; il vise à placer l'ayant droit dans la situation qui aurait été la sienne s'il avait obtenu réparation au jour de la survenance du dommage, respectivement de la réalisation de ses conséquences économiques. Cet intérêt est dû non seulement en cas de responsabilité délictuelle mais aussi lorsque la responsabilité découle du contrat (ATF 130 III 591 c. 4; TF 4C.182/2006 du 12 décembre 2006 c. 5.1 et 5.2 et les références citées). L'intérêt moratoire – de 5 % l'an (art. 104 al. 1 CO) – est dû à partir du jour suivant celui où le débiteur a reçu l'interpellation ou, en cas d'ouverture d'une action en justice, dès le lendemain du jour où la demande en justice a été notifiée au débiteur (TF 5C\_177/2005 du 25 février 2006 c. 6.1; Thévenoz, Commentaire romand, n. 9 ad art. 104 CO). En l'occurrence, le montant alloué à la demanderesse dans la présente cause correspond au montant que les défendeurs auraient dû payer à la lésée, compte tenu de la responsabilité imputable au défendeur. La demanderesse ne fait dès lors pas valoir un dommage en qualité de victime, laquelle est seule titulaire de la créance en dommages-intérêts destinée à compenser le fait que cette créance ne lui est pas versée immédiatement. La demanderesse fait au contraire valoir une créance d'argent à l'encontre des défendeurs qui est née par son paiement, le 14 janvier 2008, à E.\_\_\_\_\_ d'un montant plus élevé que celui auquel elle était en réalité tenue. L'intérêt que la demanderesse réclame correspond ainsi à une indemnisation en raison du non-paiement d'une dette d'argent par les défendeurs, de sorte qu'il s'agit d'un intérêt moratoire qui suppose une interpellation au sens de l'art. 102 CO. In casu, le commandement de payer du 4 septembre 2009 constitue la première interpellation valable après que le paiement final du 14 janvier 2008 ait été effectué. L'intérêt moratoire de 5% (art. 104 al. 1 CO) a dès lors commencé à courir dès le jour suivant l'interpellation, soit dès le 5 septembre 2009. X. La demanderesse a également conclu à ce qu'il soit donné libre cours à la poursuite notifiée au demandeur le 4 septembre 2009. Cette conclusion doit être examinée dans la mesure où le juge civil, saisi d'une réclamation pécuniaire ayant le même objet, peut en même temps qu'il statue sur le fond, prononcer la mainlevée définitive de l'opposition si les conditions en sont réunies (art. 36 al. 2 LVLP; ATF 120 III 119, JT 1997 II 72; SJ 1986 359 c. 4; ATF 107 III 60 précité, JT 1983 II 90). L'autorité qui statue sur le fond est en effet généralement la mieux placée pour apprécier la situation en fonction de son prononcé, s'agissant du paiement d'une somme d'argent déterminée (ATF 107 III 60, JT 1983 II 90). En l'espèce, vu le sort des conclusions de la demanderesse, l'opposition formée par le défendeur au commandement de payer qui lui a été notifié le 4 septembre 2009 par la demanderesse doit être définitivement levée à concurrence du montant de 661'909 fr. 60 (conclusion 4 de la demande). La demanderesse

n'ayant pas conclu à la levée de l'opposition formée par le défendeur au commandement de payer n° [...]207 qui lui a été notifié le 7 septembre 1998, la cour de céans ne statuera pas sur ce point. Les conclusions reconventionnelles du défendeur tendant à l'annulation de la poursuite n° [...]339 et de la poursuite n° [...]207 doivent être rejetées (conclusions III et IV). XI. La défenderesse initiale P.\_\_\_\_\_ SA ayant été mise hors de cause et de procès, les conclusions reconventionnelles qu'elle a prises n'ont pas d'objet. Il en va de même des conclusions de la demande prises à son encontre (conclusions 1, 2, 5, 6, 8, 9, 12 et 13). Les conclusions 7, 10 et 11 de la demande sont exclues de par l'admission des conclusions 3 et 4 de la demande. Elles doivent donc être rejetées. XII. Obtenant gain de cause quant au principe de la responsabilité du défendeur mais dans une mesure moindre que celle à laquelle elle a conclu, la demanderesse a droit à des dépens réduits d'un quart, à la charge du défendeur et de la défenderesse, solidairement entre eux, qu'il convient d'arrêter à 63'129 fr. 60, savoir : a) 37'500 fr. à titre de participation aux honoraires de son conseil; b) 1'875 fr. pour les débours de celui■ci; c) 23'754 fr. 60 en remboursement des trois quarts de son coupon de justice.

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