

VD_GERICHTE PT11.024952 vom 29. Mai 2015

VD Tribunal cantonal, 2015-05-29, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_gerichte_PT11.024952

FR: VD_GERICHTE PT11.024952 du 29 mai 2015

IT: VD_GERICHTE PT11.024952 del 29 maggio 2015

Erwägungen

E. 3

L'appelant reproche aux premiers juges d'avoir constaté les faits de manière inexacte en retenant la simultanéité des deux dépassements. Il considère en outre qu'il n'est pas établi que G. _____ aurait regardé à deux reprises dans ses rétroviseurs avant d'entreprendre sa manœuvre de dépassement. Enfin, il estime qu'il est faux de retenir que G. _____ n'aurait pas eu, à un certain moment avant de se retrouver sur la voie de gauche, la possibilité de se rabattre sur la voie de droite.

E. 3.1

Le Tribunal établit sa conviction par une libre appréciation des preuves administrées (art. 157 CPC). L'appréciation in concreto de la valeur probante d'une expertise ressortit au fait. Le juge n'est en principe pas lié par les conclusions de l'expert. Il doit apprécier le rapport en tenant compte de l'ensemble des autres preuves administrées. Toutefois, il ne saurait s'en écarter sans raison sérieuse et doit motiver sa décision à cet égard (TF 5A_146/2011 du 7 juin 2011 c. 4.2.1; ATF 129 I 49 c. 4; 128 I 81 c. 2). Il peut notamment s'écarter d'une expertise, lorsque celle-ci contient des contradictions, lorsqu'une détermination de son auteur vient la démentir sur des points importants, lorsqu'elle contient des constatations factuelles erronées ou des lacunes, voire lorsqu'elle se fonde sur des pièces dont le juge apprécie autrement la valeur probante ou la portée (ATF 110 Ib 42 c. 2; ATF 101 Ib 405 c. 3b/aa). Lorsque les conclusions d'une expertise apparaissent douteuses sur des points essentiels, le juge doit cas échéant mettre en œuvre des preuves supplémentaires pour dissiper ces doutes (ATF 136 II 539 c. 4.2; ATF 133 II 384 c. 4.2.3). Une expertise revêt une valeur probante lorsqu'elle est complète, compréhensible et concluante. Le tribunal doit examiner si l'expertise répond à toutes les questions en se basant sur les faits pertinents et procéder à une appréciation du résultat auquel parvient l'expert. Le juge doit s'en tenir à la version retenue par l'expert, à moins que ses conclusions reposent sur des constatations manifestement inexactes ou contradictoires. Il ne peut s'écarter des conclusions de

- 29 - l'expert qu'en présence de raisons majeures (TF 5A_485/2012 du 11 septembre 2012 c. 4.1).

E. 3.2

En l'espèce, les premiers juges ont établi les faits en se fondant notamment sur le rapport d'expertise technique rendu le 26 juin 2012 par K. _____ et [...] ainsi que le rapport complémentaire du 5 février 2013, établi à la demande des parties. Cette expertise judiciaire rejoignait en grande partie l'expertise effectuée par C. _____ dans le cadre de la procédure pénale (cf. ch. 6 supra). S'agissant de la simultanéité des dépassements, les premiers juges se sont notamment fondés sur les témoignages de deux protagonistes (Q. _____ et E. _____) ayant directement assisté à l'accident du 21 avril 2006,

estimant que l'expertise technique n'excluait pas totalement que les déboîtements aient pu être concomitants.

E. 3.2.1

Il résulte du rapport de l'expert C. _____ qu'au moment où G. _____ a déboîté pour amorcer sa manœuvre, l'appelant se trouvait déjà en phase de dépassement. L'expert K. _____ a également estimé qu'il était probable (ch. 4.7), respectivement très probable (ch. 4.3) que la moto se trouvait déjà sur la voie de gauche au moment où G. _____ avait commencé à se décaler. Au ch. 4.26, l'expert a été plus catégorique en affirmant que les déboîtements n'avaient pas dû être simultanés, la moto devant déjà se trouver sur la voie de gauche au moment où le véhicule de G. _____ avait débuté son dépassement. L'expert a considéré que le fait que G. _____ ait aperçu la moto dans ses rétroviseurs au début de sa manœuvre indiquait que celle-ci se trouvait déjà en phase de dépassement sur la voie de gauche (ch. 4.19). Il a toutefois ajouté qu'il était possible que, au premier coup d'oeil de G. _____ dans ses rétroviseurs, la moto se trouvât encore derrière le véhicule de Q. _____ (ch. 4.7 et 4.26). Les déclarations de G. _____ immédiatement après l'accident vont également dans le sens d'un léger décalage, puisque ce dernier a indiqué que c'était au moment où il avait jeté un regard dans son rétroviseur tout en effectuant sa manœuvre, alors qu'il empiétait légèrement sur la voie de circulation en sens inverse, qu'il avait remarqué un motard qui dépassait le véhicule qui le suivait. Plus loin, il a ajouté

- 30 - qu'au moment où il avait entamé son dépassement, le motard était « à la hauteur de l'angle arrière gauche » du véhicule qui le suivait (cf. ch. 2 supra). Compte tenu de ce qui précède, en particulier des expertises de C. _____ et de K. _____, une simultanéité totale des déboîtements ne peut être retenue, de sorte que l'état de fait doit être corrigé sur ce point. Toutefois, si décalage il y a eu, force est de retenir que celui-ci a été de très courte durée, ainsi que cela résulte des témoignages de Q. _____ et E. _____ recueillis immédiatement après l'accident. Un très bref laps de temps entre les déboîtements explique en effet que ces derniers aient perçu les manœuvres comme étant simultanées. A cet égard, Q. _____, qui circulait juste derrière le véhicule de G. _____, a déclaré que l'appelant « a [vait] immédiatement déboîté afin de nous dépasser (...) », alors que, « [e]n même temps, la V. _____ rouge avait également entamé une manœuvre de dépassement afin de contourner le scooter ». E. _____, qui conduisait le véhicule arrivant en face et avait ainsi une bonne vision de l'accident, a confirmé que « [s]oudain, ce motard [avait] entrepris le dépassement des voitures », et que, « [s]imultanément, le premier véhicule s'[était] déplacé à gauche pour dépasser ». Un léger décalage entre les déboîtements, tel qu'il ressort des constatations des experts, n'a cependant pas d'influence sur le sort de la cause pour les motifs qui seront exposés ci-après (cf. c. 4.3.2 infra).

E. 3.2.2

L'appelant soutient ensuite que G. _____ n'aurait pas regardé dans ses rétroviseurs avant d'entreprendre la manœuvre de dépassement. Toutefois, il n'apporte aucun élément susceptible de mettre en doute les déclarations cohérentes de l'automobiliste à cet égard, qui n'ont jamais varié depuis l'accident. Tant les expertises pénales que civiles ont retenu que G. _____ avait regardé dans ses rétroviseurs une première fois avant de décider de dépasser le scooter, puis une seconde fois au début de cette manœuvre, sans mettre en évidence le moindre élément contradictoire suggérant qu'une version différente eût été plus plausible. Dans le cadre de la procédure de première instance, l'appelant n'a d'ailleurs pas

allégué

- 31 - ni offert de prouver que G. _____ aurait entamé sa manœuvre de dépassement sans prendre cette précaution élémentaire. Enfin, comme l'ont retenu les premiers juges à la suite de l'expert K. _____, on ne saurait exiger d'un conducteur qu'il porte une attention constante sur son rétroviseur lorsqu'il procède à une manœuvre de dépassement (ch. 4.28 et 4.29 expertise), de sorte qu'on ne peut reprocher à G. _____ de ne pas s'être aperçu que l'appelant se rapprochait aussi rapidement.

E. 3.2.3

L'appelant se plaint également d'une constatation inexacte des faits s'agissant de la possibilité, pour G. _____, de se rabattre sur la voie de droite, que rien d'autre que les déclarations de l'intéressé n'exclurait. A cet égard, les premiers juges se sont fondés sur l'expertise judiciaire pour retenir qu'au moment où G. _____ avait vu l'appelant arriver sur la gauche dans son rétroviseur, il n'était plus possible pour lui de réintégrer la voie de droite. Sur ce point, l'expert a en effet relevé que G. _____ n'aurait pas eu le temps de se replier sur la droite, dès lors que le temps qui lui était nécessaire pour effectuer cette manœuvre était supérieur au temps de réaction, respectivement de freinage de l'appelant (cf. p. 55 jugement, ch. 4.27 § 2 et ch. 4.21 expertise). Le rapport complémentaire a confirmé que le rabattement de G. _____ aurait été dangereux pour le scooter (ch. 3.1.4 complément d'expertise).

E. 3.3

Sur la base des considérants qui précèdent, force est de constater que les premiers juges, qui ont principalement fondé leur raisonnement sur les faits qui ressortent de l'expertise technique, corroborés par d'autres éléments au dossier, notamment les déclarations de témoins directs, ne se sont pas livrés à une appréciation inexacte des faits concernant le comportement des différents protagonistes et le déroulement de l'accident du 21 avril 2006. S'agissant de la question de la simultanéité des dépassements, il y a lieu de se fonder également sur les conclusions des experts pour retenir un léger décalage entre les déboîtements des

- 32 - protagonistes (cf. c. 3.2.1 supra), étant précisé que cet élément n'a pas d'influence sur le sort de la cause (cf. c. 4.3.2 infra).

E. 3.4

Au vu de ce qui précède, il n'y a pas lieu en l'état d'ordonner l'audition de l'expert, tel que le requiert l'appelant au titre de mesures d'instruction, les conditions d'application de l'art. 317 CPC n'étant manifestement pas réalisées (cf. c. 2.2 supra; CACI 3 février 2014/61 c. 3.3; CACI 3 mars 2015/112 c. 3.4.3). Par ailleurs, l'expert s'est déjà exprimé à tout le moins sur l'une des questions complémentaires que l'appelant entend lui soumettre, à savoir la possibilité pour G. _____ de se rabattre sur la voie de droite (cf. c. 3.2.3 supra). S'agissant de la faculté pour l'appelant d'éviter l'accident – en lien avec l'enclenchement du clignotant de G. _____ – rien n'empêchait l'appelant d'interroger l'expert de manière plus précise dans le cadre du premier rapport ou du complément d'expertise mis en œuvre en première instance. Serait-elle pertinente, la réquisition de l'appelant en deuxième instance apparaît dès lors de toute manière tardive. Au demeurant, l'appelant n'a jamais prétendu qu'il n'aurait pas vu l'automobiliste se déporter sur la gauche pour dépasser le scooter. Enfin, l'expert s'est déjà déterminé sur l'influence éventuelle d'un comportement

différent de G. _____ sur la survenance de l'accident, en retenant qu'en raison de la vitesse excessive de l'appelant, une fois sa réaction au danger initiée, la dynamique de l'accident aurait vraisemblablement été la même (cf. également c. 4.3.2 infra).

E. 4

En lien avec l'établissement des faits (cf. c. 3 supra), l'appelant estime que G. _____, respectivement D. _____ SA, n'ont pas apporté les preuves libératoires de l'art. 59 al. 1 LCR et que le conducteur automobile est ainsi responsable de l'accident survenu le 21 avril 2006.

E. 4.1

La responsabilité du détenteur d'un véhicule automobile est principalement régie par les art. 58 ss LCR ainsi que par l'OCR (ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962, RS 741.11). Sur quelques points, la LCR renvoie cependant aux règles du - 33 - CO (loi fédérale complétant le Code civil suisse du 30 mars 1911 [livre cinquième: droit des obligations], RS 220) ne sont applicables en matière de responsabilité automobile que dans la mesure où la LCR les réserve expressément (Werro, *La responsabilité civile*, 2e éd., Berne 2011, n. 843; Brehm, *La responsabilité civile automobile*, 2e éd., Berne 2010, n. 12).

E. 4.1.1

Aux termes de l'art. 58 al. 1 LCR, si, par la suite de l'emploi d'un véhicule automobile, une personne est tuée ou qu'un dommage matériel est causé, le détenteur est civilement responsable. Cette disposition instaure une responsabilité causale du détenteur, 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 (ATF 111 II 89 c. 1a). Cette responsabilité objective aggravée déroge au principe de la responsabilité de l'art. 41 CO, en ce sens qu'elle est engagée indépendamment de tout manque de diligence (Werro, *op. cit.*, n. 845; Brehm, *op. cit.*, nn. 5 et 8). Elle suppose toutefois que soient réalisées les conditions usuelles de la responsabilité civile que sont le dommage, l'illicéité, ainsi que le lien de causalité naturelle et adéquate entre le fait générateur de la responsabilité du détenteur du véhicule automobile et le dommage (Werro, *op. cit.*, nn. 846 et 854; Bussy/Rusconi, *Code suisse de la circulation routière* annoté, 3e éd., Lausanne 1996, nn. 1.1 et 7.1 ad art. 58 LCR). En principe, on applique sur ce dernier point les règles générales de la causalité (Werro, *op. cit.*, n. 854). Un contact physique entre le véhicule et la victime n'est pas nécessaire (Brehm, *op. cit.*, n. 225).

E. 4.1.2

L'art. 59 al. 1 LCR permet au détenteur du véhicule automobile de se libérer de sa responsabilité s'il prouve que l'accident a été causé par la force majeure ou par une faute grave du lésé ou d'un tiers sans que lui-même ou les personnes dont il est responsable aient commis de faute et sans qu'une défectuosité du véhicule ait contribué à l'accident. La faute grave du lésé constitue le cas d'interruption du lien de causalité le plus important en pratique. Pour qu'elle puisse être considérée comme la cause exclusive de l'accident, la faute du lésé doit être très importante (ATF 124 III 182 c. 4a; Werro, *op. cit.*, n. 861). La faute du lésé ou d'un tiers doit prédominer à tel point que le risque inhérent au véhicule - 34 - automobile n'a plus de poids et n'entre plus en considération comme cause adéquate de l'accident (TF 4C.332/2002 du 8 juillet 2003 c. 3.3; Brehm, *op. cit.*, n. 8; CCIV 28 avril 2010/67 c. a2). Le fardeau de la preuve incombe au détenteur qui entend s'exonérer de sa

responsabilité (TF 4A_699/2012 du 27 mai 2013 c. 3.1; TF 4A_270/2011 du 9 août 2011 c. 3.2). Le détenteur doit donc apporter alternativement des preuves positives (le préjudice a été causé soit par la force majeure, soit par la faute grave du lésé ou celle d'un tiers) et cumulativement des preuves négatives (absence de faute du détenteur, du conducteur ou de l'auxiliaire et absence de défectuosité du véhicule) (TF 4A_699/2012 du 27 mai 2013 c. 3.1; Werro, op. cit., n. 857). Selon les auteurs Bussy/Rusconi (op. cit., n. 1.3 ad art. 59 al. 1 LCR), la preuve négative d'une quelconque faute du détenteur revient à une présomption légale de faute et est excessive. Probst considère que l'exigence de cette preuve négative ne doit pas conduire à une impossibilité pratique de l'apporter. Selon le principe de la confiance, le détenteur doit ainsi établir les circonstances déterminantes, desquelles on peut raisonnablement déduire une absence de faute du détenteur, respectivement une absence de défectuosité du véhicule (Probst, Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, Bâle 2014, n. 31 ad art. 59 LCR; dans le même sens : Bussy/Rusconi, op. cit., n. 1.3 ad art. 59 LCR; Giger, SVG Kommentar, 8e éd., Zürich 2014, n. 9 ad art. 59 LCR). Selon Brehm, la loi ne pose pas de présomption de faute (Brehm, op. cit., n. 476). Dans le cadre des règles de la bonne foi et faute d'autre témoignage ou preuve, le juge peut se fonder sur les déclarations du conducteur, à condition que celles-ci soient vraisemblables et crédibles (Brehm, op. cit., nn. 471 s). Lorsque le récit de l'accident émane du conducteur lui-même, le juge doit accueillir ses déclarations avec prudence, surtout lorsque celles-ci varient (ibidem, n. 472). La preuve que la faute grave du lésé est la seule cause adéquate de l'accident n'est insuffisante que si des indices défavorables font surgir des doutes dans l'esprit des juges (ibidem, n. 477). Commet une faute grave celui qui viole les règles élémentaires de prudence dont le respect s'impose à toute personne raisonnable placée

- 35 - dans la même situation (ATF 128 III 76 c. 1b; ATF 119 II 443 c. 2a). Pour décider de la gravité de la faute, le juge doit prendre en considération non seulement les circonstances objectives de l'acte, mais également les conditions subjectives propres à son auteur (TF 4C.278/1999 du 13 juillet 2000 c. 1c/aa, SJ 2001 I 110; ATF 111 II 89 c. 1a). La faute grave peut prendre la forme d'une négligence grave (Brehm, op. cit., n. 425).

E. 4.2

Lorsqu'on est en présence d'un accident entre véhicules automobiles ayant causé à l'un des détenteurs des lésions corporelles, il faut vérifier si chaque détenteur (y compris le lésé) est responsable au sens des art. 58 et 59 LCR (TF 4A_699/2012 du 27 mai 2013 c. 3.2 et la référence citée). Cette démarche exige de rappeler la teneur de certaines règles concernant la circulation des véhicules.

E. 4.2.1

Concernant le motocycliste, le conducteur doit rester constamment maître de son véhicule (art. 31 al. 1 LCR) et sa vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité (art. 32 al. 1 LCR). Il ne doit dès lors pas circuler à une vitesse qui l'empêcherait de s'arrêter sur la distance à laquelle porte sa visibilité (art. 4 al. 1 OCR). Il n'est permis d'exécuter un dépassement que si l'espace nécessaire est libre et bien visible et que si les usagers de la route venant en sens inverse ne sont pas gênés par la manoeuvre; dans la circulation à la file, seul peut effectuer un dépassement celui qui a la certitude de pouvoir reprendre place assez tôt dans la file des véhicules sans entraver leur circulation (art. 35 al. 2 LCR). Celui qui dépasse doit avoir particulièrement égard aux autres usagers de la route, notamment à ceux qu'il veut dépasser

(art. 35 al. 3 LCR). Le dépassement d'un véhicule est interdit lorsque le conducteur manifeste son intention d'obliquer à gauche (art. 35 al. 5 ab initio LCR). Le conducteur ne dépassera pas un véhicule qui en dépasse un autre, sauf si les deux véhicules dépassés ne sont pas larges de plus d'un mètre chacun et si la route est large avec une visibilité suffisante (art. 11 al. 2 let. a OCR).

- 36 - Toute personne qui n'a pas les capacités physiques et psychiques nécessaires pour conduire un véhicule parce qu'elle est, par exemple, sous l'influence de l'alcool, est réputée incapable de conduire pendant cette période et doit s'en abstenir (art. 31 al. 2 LCR). Selon l'art. 1 al. 1 de l'ordonnance de l'Assemblée fédérale concernant les taux d'alcoolémie limites admis en matière de circulation routière du 21 mars 2003 (RS 741.13), un conducteur est réputé incapable de conduire lorsqu'il présente un taux d'alcoolémie de 0,5 gramme pour mille ou plus ou que son organisme contient une quantité d'alcool entraînant un tel taux d'alcoolémie (état d'ébriété).

E. 4.2.2

S'agissant du conducteur de la voiture, il sied de garder à l'esprit que chacun doit se comporter, dans la circulation, de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies (art. 26 al. 1 LCR). Le conducteur qui entend changer de direction doit manifester à temps son intention au moyen des indicateurs de direction; cette règle vaut notamment lorsqu'il s'agit de dépasser (art. 39 al. 1 let. b LCR). Une prudence particulière s'impose à l'égard des enfants, des infirmes et des personnes âgées, et de même s'il apparaît qu'un usager de la route va se comporter de manière incorrecte (art. 26 al. 2 LCR). Cette disposition apporte une limite au principe de la confiance lorsqu'il existe des indices qu'un usager de la route va se comporter de manière incorrecte. De tels indices peuvent résulter non seulement d'un comportement manifeste, mais aussi d'une situation confuse et incertaine qui, selon l'expérience générale, cache la possibilité imminente qu'un tiers commette une faute (TF 6S.370/2003 du 12 novembre 2003 c. 3). Ainsi, lorsque l'automobiliste prioritaire voit, ou devrait voir en faisant preuve de l'attention nécessaire, qu'il va être entravé dans l'exercice de sa priorité – notamment en présence d'un véhicule qui arrive à une vitesse telle qu'il ne pourra pas respecter la priorité – le premier ne doit pas se fier aveuglément à son droit de priorité aux dépens de la sécurité du trafic et doit faire tout son possible pour éviter une collision (ATF 92 IV 138 c. 1, JT 1967 I 415; CCIV 28 avril 2010/67 c. 1e).

- 37 -

E. 4.3.1

En l'espèce, les premiers juges ont considéré qu'il était évident que le taux d'alcoolémie de l'appelant, retenu à plus de 0,5 gramme pour mille, avait joué un rôle, tant dans sa décision de dépasser une file composée de deux véhicules et d'un scooter, alors qu'un véhicule arrivait en face, que dans son temps de réaction. Bien que, selon l'expert C._____, ce taux d'alcoolémie n'ait pas forcément influencé la dynamique de l'accident, il n'en restait pas moins qu'en entreprenant de dépasser, à une vitesse d'environ 119 km/h, une file composée de deux véhicules circulant à environ 75 km/h, dont l'un d'eux doublait un scooter, tandis qu'un véhicule arrivait en face, l'appelant avait adopté un comportement constitutif d'une faute grave. On pouvait en effet attendre de lui qu'il adapte sa vitesse aux circonstances, en ralentissant de manière à pouvoir garder une certaine distance avec le véhicule de G._____, plutôt que de forcer le passage à sa hauteur. Aucune faute ne

pouvait en revanche être retenue à l'encontre de l'automobiliste, dès lors que selon l'expert judiciaire, il n'aurait pas eu le temps de se replier sur la droite en voyant l'appelant arriver sur la gauche dans son rétroviseur, puisque le temps qui lui était nécessaire pour effectuer cette manœuvre était supérieur au temps de réaction, respectivement de freinage de l'appelant; ce dernier aurait donc de toute façon perdu la maîtrise de son véhicule, dans la mesure où sa vitesse était inadaptée. Par ailleurs, cette manœuvre aurait été dangereuse pour le scooter, contre lequel il se serait sans doute rabattu. Enfin, même si G. _____ avait cessé de se déplacer sur la gauche, la dynamique de l'accident n'aurait pas été différente, car le motocycliste aurait de toute façon déjà commencé à freiner, ce qui aurait très probablement également abouti à sa chute. En outre, selon l'expert, il ne pouvait être reproché au conducteur de la voiture d'avoir mal évalué la vitesse du motard en l'apercevant dans son rétroviseur à la hauteur du véhicule d'Q. _____. En définitive, G. _____ était en droit d'attendre que l'appelant garde une certaine distance et ne tente pas de forcer le passage à une vitesse telle qu'il ne parvienne plus à maîtriser son véhicule

- 38 - au point de chuter. Enfin, le fait que l'automobiliste ait indiqué ou non son intention de changer de direction n'était pas déterminant, dès lors que les protagonistes avaient déboîté en même temps et que l'appelant ne prétendait pas qu'il n'aurait pas vu G. _____ se déporter sur la gauche. Partant, même si l'on pouvait considérer à cet égard que le comportement du conducteur constituait un écart par rapport à une conduite idéale, il ne pouvait en revanche être retenu qu'il aurait commis une faute.

E. 4.3.2

Compte tenu des faits retenus (cf. c. 3.2 et 3.3 ci-dessus) et des règles rappelées ci-avant, cette appréciation peut être confirmée. En effet, force est de constater que G. _____, respectivement l'intimée, ont apporté la preuve d'une faute particulièrement grave commise par l'appelant (alcoolémie, vitesse largement excessive, distance inadéquate, perte de maîtrise, tentative de forcer le passage au niveau du deuxième véhicule dépassé). Ce faisant, l'appelant a agi au mépris de plusieurs règles essentielles de la circulation, qui lui imposaient de ne pas prendre la route dans son état, d'adapter sa vitesse aux circonstances et, afin d'être en mesure de garder la maîtrise de son puissant véhicule, de conserver une distance suffisante avec la voiture de G. _____ et de ne pas vouloir à tout prix dépasser ce dernier alors qu'il doublait un scooter et qu'un véhicule arrivait en face. L'appelant ne saurait minimiser sa faute au motif qu'une telle vitesse pour effectuer ce type de dépassement – près de 40 km/h au-dessus de la limite autorisée – ne serait pas inhabituelle chez les motocyclistes et ne constituerait pas un comportement à ce point hors normes qu'il serait propre à interrompre le lien de causalité. Enfin, il est incontestable que l'effet désinhibant de l'alcool a joué un rôle dans sa décision d'entreprendre une telle manœuvre à cette vitesse, alors qu'un véhicule arrivait en face, ainsi que dans son temps de réaction. Tant les circonstances objectives de l'acte que les conditions subjectives propres à l'appelant font ainsi apparaître sa faute comme grave et exclusive. Vu les circonstances, l'automobiliste ne pouvait, quant à lui, anticiper la vitesse du motard ni le fait que ce dernier tenterait de forcer le passage à sa hauteur. Les constatations de l'expertise ont montré qu'il ne

- 39 - pouvait pas non plus se rabattre sans danger sur la voie de droite, respectivement que cela n'aurait pas changé la dynamique de l'accident. Même en retenant un léger décalage entre les déboîtements des protagonistes (cf. c. 3.2.1 ci-dessus), l'appréciation des événements resterait la même. En effet, après avoir jeté un premier coup d'œil sans

qu'aucun véhicule ne soit dans son champ de vision, G._____ n'avait pas à s'attendre, selon le principe de la bonne foi, à ce qu'un motard dépassant la vitesse autorisée de manière aussi massive (39 km/h d'excès) survienne sur la voie de gauche (cf. ATF 118 IV 277 c. 4b : sur les routes principales, en dehors des localités, on n'a pas à compter, en général, avec des vitesses de plus de 90 km/h environ). On ne saurait dès lors lui reprocher de n'avoir jeté son second coup d'œil qu'au moment où il entamait son dépassement, alors qu'il empiétait légèrement sur la voie de circulation en sens inverse, étant observé qu'il a évoqué une continuité de manœuvre (coup d'œil, indicateur de direction et nouveau coup d'œil tout en effectuant la manœuvre) et qu'il suffisait, selon l'expert, d'un laps de temps de 2 secondes entre les deux coups d'œil pour expliquer que l'automobiliste n'ait pas vu le motard lors du premier regard (ch. 4.19 et

E. 4.4

Devrait-on considérer que le conducteur n'a pas apporté la preuve négative requise, son éventuelle faute ne conduirait de toute façon pas à une solution différente (cf. c. 5.2 infra).

- 41 -

E. 4.26

expertise). Par ailleurs, ainsi que l'a déjà relevé la Cour de cassation dans son arrêt du 6 avril 2009, le conducteur qui voit un autre véhicule dépasser un véhicule à l'arrière en même temps que lui, alors qu'il n'y en avait pas au moment où il a pris la décision d'entamer sa manœuvre, peut compter que les deux dépassements seront concomitants, en d'autres termes, que le véhicule dépassant à l'arrière ne forcera pas le passage à sa hauteur (cf. art. 11 al. 2 let. a et b ORC). Ainsi, quand bien même le motard se serait déjà trouvé sur la voie de gauche lorsque G._____ a déboîté pour dépasser le scooter, cela ne suffirait pas à retenir que l'automobiliste lui aurait coupé la priorité comme le prétend l'appelant, dès lors qu'il n'est pas établi que G._____ pouvait apercevoir la moto au moment où il a pris la décision de dépasser le scooter (cf. ch. 4.26 § 2 expertise) et qu'il ne pouvait pas s'attendre à ce que le motard circule à une allure telle qu'il se retrouve à sa hauteur et tente de forcer le passage alors que lui-même était en train de dépasser le scooter.

- 40 - Par ailleurs, bien que G._____ ait toujours affirmé avoir enclenché son clignotant (cf. déclaration du 25 avril 2006), les témoins directs de l'accident n'ont pas pu confirmer cet élément – sans toutefois l'exclure catégoriquement – E._____ ayant indiqué qu'il n'avait « pas vu » le clignotant et Q._____ qu'il ne se souvenait pas si G._____ l'avait enclenché (cf. ch. 2 supra). L'éventuelle absence de clignotant n'a cependant pas d'incidence en l'espèce, dès lors que les protagonistes ont déboîté sinon simultanément, du moins dans un laps de temps très bref et qu'il n'est pas établi que, si le clignotant avait été enclenché, l'appelant aurait perçu le danger suffisamment tôt pour pouvoir éviter l'accident, celui-ci se contentant de simples affirmations sans référence à un élément du dossier. Tant l'expertise civile que pénale ont d'ailleurs confirmé qu'au vu de la vitesse de l'appelant, une fois sa réaction au danger initiée, la dynamique de l'accident n'aurait pas été différente (cf. ch. 6 in fine supra [expertise C._____] et ch. 3.26 du complément d'expertise). Compte tenu de la vitesse massivement excessive de l'appelant, on doit dès lors retenir que cette éventuelle absence de clignotant est sans relation de causalité avec l'accident. Enfin, comme l'ont retenu les premiers juges à la suite de l'expert K._____, on ne saurait exiger d'un conducteur qu'il porte une attention constante sur son rétroviseur lorsqu'il procède à une manœuvre de dépassement (ch. 4.28 et 4.29 expertise), de sorte qu'on ne peut

reprocher à G. _____ d'avoir enfreint l'art. 26 al. 2 LCR en n'apercevant pas l'appelant qui circulait à une vitesse inadaptée, celui-ci étant arrivé derrière sa voiture bien plus rapidement que la normale. Dès lors, il n'existe pas d'éléments permettant de douter que la faute grave de l'appelant soit la seule cause adéquate de l'accident (cf. c. 4.1.2 supra).

E. 5

L'appelant reproche aux premiers juges d'avoir retenu que même si G. _____ n'était pas parvenu à s'exonérer selon l'art. 59 al. 1 LCR, le dommage causé ne devrait pas être réparti différemment en application de l'art. 61 al. 1 LCR.

E. 5.1

A teneur de cette disposition, 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, en proportion de leur faute, à moins que des circonstances spéciales, notamment les risques inhérents à l'emploi du véhicule, ne justifient un autre mode de réparation. Tel sera le cas, par exemple, si les risques inhérents à l'emploi du véhicule d'un des détenteurs ont exercé une influence particulièrement forte sur la survenance du préjudice (TF 4A_405/2011 du 5 janvier 2012 c. 4.2). Dans le cadre de l'art. 61 al. 1 LCR, il incombe à celui qui soutient que l'autre détenteur a commis une faute d'en apporter la preuve (TF 4A_270/2011 du 9 août 2011 c. 3.2; Werro, op. cit., n. 845).

E. 5.1.1

En cas de faute d'un seul détenteur, celui-ci supporte en principe la totalité du préjudice en application de l'art. 61 al. 1 LCR, mais il peut apporter la preuve que des circonstances spéciales, notamment les risques inhérents à l'emploi de l'autre véhicule, justifient une répartition différente; si la faute commise n'est que légère, une quote-part peut être

- 42 - laissée à la charge de l'autre détenteur pour tenir compte du fait que le risque inhérent à son véhicule a aussi joué un rôle causal (TF 4A_270/2011 du 9 août 2011 c. 3.2). En cas de faute d'un seul détenteur, on admet que si celle-ci est grave, la responsabilité de l'autre détenteur est exclue, même si le risque de son véhicule est supérieur à celui du détenteur fautif, cette solution découlant de l'art. 59 al. 1 LCR (Werro, op. cit., n. 1327 et les références citées).

E. 5.1.2

En cas de fautes des deux détenteurs, la répartition se fait en principe selon l'importance des fautes, mais chacun peut tenter de prouver que le risque inhérent au véhicule de l'autre a concrètement joué un rôle supérieur (TF 4A_270/2011 du 9 août 2011 c. 3.2; Werro, op. cit., n. 1321).

E. 5.1.3

S'il n'y a pas de faute (ou si aucune faute ne peut être prouvée en présence de deux versions inconciliables), il faut comparer les risques et, comme ceux-ci sont présumés égaux sauf preuve du contraire, on s'achemine normalement vers une répartition à part égales (TF 4A_270/2011 du 9 août 2011 c. 3.2; TF 4C.3/1997 du 6 juin 2000 c. 3a).

E. 5.1.4

Le point de savoir si le risque inhérent d'un véhicule dépasse de manière marquante celui d'un autre (cf. ATF 99 II 93 c. 2b) n'est pas fonction du risque abstrait desdits véhicules

selon leur appartenance à des catégories différentes. Est au contraire déterminant le risque concret qui a influé sur le préjudice lors de l'accident (TF 4A_699/2012 du 27 mai 2013 c. 4.1; TF 4C. 3/2001 du 26 septembre 2001 c. 2a/aa). Il faut ainsi tenir compte notamment de la vitesse (notamment de grandes différences de vitesses), du poids et de la stabilité du véhicule. Le fait de circuler à gauche – qu'elle qu'en soit la raison (raisons mécaniques, route glissante, incapacité physique ou manœuvre délibérée du conducteur) constitue une aggravation du risque inhérent, dans la mesure où le véhicule roulant à gauche se déplace là où l'on ne s'y attend pas, et présente un danger

- 43 - accru, donc un risque accru d'accident (Werro, op. cit., n. 752 et les références citées). En principe, le risque inhérent d'un motorcycle n'est pas plus élevé que celui d'une voiture, hormis circonstances particulières (TF 4A_405/2011 du 5 janvier 2012 c. 4.6; TF 4C. 3/2001 du 26 septembre 2001 c. 2a/aa). L'appréciation des circonstances spéciales au sens de l'art. 61 al. 1 LCR repose largement sur le pouvoir d'appréciation du juge (art. 4 CC; ATF 123 III 274 c. 1a/cc). De telles circonstances ont été admises dans l'arrêt 4A_405/2011 précité, dans le cas d'une moto qui roulait à plus de 80 km/h, alors que la vitesse de l'automobile au moment de l'impact n'était que de 9 km/h (cf. 4A_699/2012 du 27 mai 2013 c. 4.2). Selon Brehm, les risques sont en particuliers inégaux lorsqu'un véhicule à moteur double le trafic de manière totalement inattendue (Brehm, op. cit., n. 788). Dans l'hypothèse d'une collision de l'arrière (p. ex. dans une colonne de véhicules ou à l'approche d'un feu rouge), le détenteur du véhicule « suiveur » doit assumer le risque prépondérant (ibidem, n. 790).

E. 5.2

En l'espèce, compte tenu des éléments rappelés ci-dessus (cf. c. 3 et 4 supra), c'est à juste titre que la Chambre patrimoniale cantonale a retenu que seul l'appelant avait commis une faute. A défaut pour lui d'avoir apporté la preuve de circonstances spéciales, tels que des risques inhérents à l'emploi du véhicule de G._____, ou d'avoir démontré que sa propre faute serait légère au point de justifier qu'une quote-part du dommage soit mise à la charge du conducteur (cf. c. 5.1.1 supra), il lui appartient d'assumer l'entier du préjudice. Par ailleurs, bien qu'il supporte le fardeau de la preuve dans le cadre de l'application de l'art. 61 al. 1 LCR, l'appelant n'a pas davantage démontré l'existence d'une faute de G._____ en relation de causalité adéquate avec l'accident (cf. TF 4A_405/2011 c. 4.2 et c. 4.3 ci-dessus). Enfin, même si l'on devait retenir l'existence de deux fautes concurrentes, du fait de l'éventuelle absence de clignotant de G._____, la répartition du dommage ne serait pas différente. Compte tenu de la gravité des manquements de l'appelant (cf. c. 4.3 supra), ajoutée au risque inhérent de son véhicule dans les circonstances spéciales du cas d'espèce (dépassement de vitesse de près de 40 km/h., manœuvre de

- 44 - dépassement d'une file de véhicules circulant à environ 75-80 km/h tandis que le premier véhicule dépassait un scooter et qu'un véhicule arrivait en face), la faute de l'automobiliste serait, cas échéant, entièrement absorbée par la faute et le risque inhérent prépondérant du motocycliste.

E. 6

Au vu de ce qui précède, l'appel doit être rejeté et le jugement entrepris confirmé. Les frais judiciaires, arrêtés à 3'000 fr. (art. 62 al. 1 TFJC [Tarif des frais judiciaires civils du 28 septembre 2010, RSV 270.11.5]), sont mis à la charge de l'appelant, qui succombe (art. 106 al. 1 CPC). Vu l'issue du litige, l'appelant versera à l'intimée la somme de 4'000 fr. à titre

de dépens de deuxième instance (art. 12 al. 1 TDC [tarif des dépens en matière civile du 23 novembre 2010, RSV 270.11.6]).

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