

Cour de Justice du canton de Genève, 10 décembre 1999,
G. c. La Bâloise Assurances, Bâle

Faits: Par acte déposé au greffe de la Cour de céans le 12 juillet 1999, La Bâloise Assurances (ci-après: la Bâloise) appelle d'un jugement rendu par le Tribunal de première instance le 10 juin 1999, reçu le 11 du même mois, la condamnant à payer à O. G. la somme de 13'710 fr. 70, avec intérêts à 5% dès le 3 mai 1997, à titre de remboursement du solde des dommages subis par le véhicule de l'intimé lors d'un accident survenu le 2 décembre 1996.

L'appelante conclut à l'annulation du jugement entrepris, avec suite de dépens, faisant valoir, pour l'essentiel, qu'O. G. était responsable des dégâts consécutifs au serrage du moteur de son véhicule.

L'intimé, qui soutient la thèse inverse, conclut au rejet de l'appel et à la confirmation du jugement querellé.

Il résulte de la procédure les éléments pertinents suivants:

- Depuis le 23 mai 1996, le véhicule automobile de marque Alfa Romeo 164, immatriculé GE .., dont O. G. est le détenteur, est assuré auprès de la Bâloise, notamment en "casco collision", couvrant les dommages subis par le véhicule par suite de "collision (action soudaine et violente d'une force extérieure)". Les "conditions contractuelles" liant les parties excluent de la couverture de cette assurance, en particulier, les "dommages dus au manque d'huile et au gel ou au manque d'eau de refroidissement, à moins que ces dommages ne soient la conséquence d'un événement assuré".

La "casco collision" prévoit, en cas de sinistre, une franchise de 500 fr.

- En date du 22 décembre 1996, vers 20 heures 20, O. G. a eu un accident avec son véhicule qu'il conduisait sur la route de montagne menant à Val-T. (France). Selon la déclaration de sinistre qu'il a adressée à la Bâloise le 30 décembre 1996, l'intimé a expliqué que: "à la sortie d'un virage, je me suis trouvé en présence d'un éboulement de rochers que je n'ai pu éviter. Un rocher a heurté le carter du moteur qui a éclaté". Sous la rubrique "nature du dommage", il a indiqué "carter éclaté - dommage mécanique au moteur".

Dans la lettre du 10 janvier 1997, accompagnant la déclaration susmentionnée, O. G. a précisé qu'il s'était "arrêté immédiatement après le choc qui a été important".

- Le 24 septembre 1997, l'expert mandaté par la Bâloise, R. L., a préavisé négativement la prise en charge par l'appelante du remplacement complet du moteur qui avait serré, au motif que si celui-ci "n'avait pas été sollicité en charge sans lubrification, seule la partie basse moteur aurait pu être endommagée et une remise en état partielle aurait été suffisante".

- O. G. a mandaté son propre expert, J.-L. C., du Bureau commun d'expertises, qui, dans son rapport du 22 février 1997, a constaté que: "Les dégâts se situent au niveau du moteur. Le carter d'huile est fortement perforé, les coquilles de bielles sont grippées. Les dégâts aux coquilles de bielles et aux pistons ne proviennent pas du choc mais du fait que le moteur a tourné trop longtemps après le choc. Il serait bon de savoir pendant combien de temps le moteur a tourné après le choc".

Le 28 mai 1997, la Bâloise a adressé à CAP, protection juridique défendant les intérêts de l'intimé, un courrier à la teneur suivante:

"Nos experts ont attentivement étudié l'ensemble de votre dossier photographique et ils en arrivent aux conclusions suivantes:

La collision avec une pierre (roche) crée un tel trou dans le carter, l'endommageant, qu'il libère ainsi toute l'huile contenue dans celui-ci ...

Du lieu du choc où on relève la perte d'huile à l'endroit où s'est arrêté le véhicule il y a environ 300 mètres. En admettant que le véhicule ne roule qu'à 40 km/h sur une route de montagne dans un virage, à cette vitesse on parcourt 10 mètres à la seconde; il a fallu donc 30 secondes au conducteur pour qu'il s'arrête. Alors qu'en stoppant son véhicule dès la réalisation du choc il ne faut pas plus de 10 secondes au conducteur pour s'arrêter et donc parcourir un maximum de 100 mètres.

De plus, si l'on compare les dommages subis par les coquilles avec les résultats des tests de l'institut universitaire de Cologne sous la direction du Professeur E., on met en évidence que le moteur a fonctionné en tous cas plus d'une minute sans huile. Il est donc certain que le conducteur n'a pas daigné s'arrêter immédiatement après le choc.

Le dommage causé au moteur n'est pas la conséquence directe du choc de la pierre qui endommage dans un premier temps que le carter. Le moteur a été endommagé par le fait de son utilisation prolongée sans huile et ce type-même de dommage peut être évité si le véhicule est stoppé immédiatement après le choc.

Notre garantie est accordée à condition qu'il y ait action directe. Dès lors, nous ne pouvons en aucun cas parler d'action immédiate en relation directe avec la chute de pierre. De plus, nos conditions générales excluent expressément les dommages dus à un manque d'huile.

Au vu de ce qui précède, nous devons exclure la prise en charge des frais de réparation effectués sur le moteur, mais acceptons de régler les frais de réparations effectués sur le carter et ses annexes."

- Le 30 juin 1997, la Bâloise a ainsi accepté de prendre en charge uniquement les réparations relatives au carter et à ses annexes, soit la somme de 4'533 fr. 10.

- J. Ga., le garagiste français qui a remorqué la voiture d'O. G. de l'emplacement où le véhicule était arrêté jusqu'à Val-T., a, répondant à un questionnaire qui lui avait été adressé par l'intimé en janvier 1997, indiqué que la distance existant entre l'éboulement de rochers et l'endroit où se trouvait l'Alfa Romeo correspondait au temps d'arrêt, soit 50 à 100 mètres.

- Par assignation déposée en conciliation le 21 avril 1998, O. G. a assigné la Bâloise au paiement d'une somme de 14'210 fr. 70, plus intérêts à 5% dès le 3 mai 1997, montant correspondant au solde de la facture des réparations de son véhicule. S'agissant de l'accident du 22 décembre 1996, O. G. expliquait qu'alors qu'il roulait "assez vite" et que la circulation "était dense", il n'avait pas pu éviter des pierres éboulées sur la chaussée, de telle sorte qu'un rocher avait heurté le carter inférieur de son moteur qui avait éclaté, moteur qui avait "perdu instantanément toute son huile et subi d'importants dommages mécaniques". Il n'avait pas pu s'arrêter immédiatement après le choc sans risquer de provoquer un accident et avait ainsi parcouru 50 à 100 mètres de l'endroit où celui-ci s'était produit, comme le garagiste qui avait pris en charge son véhicule l'avait attesté par écrit.

Lors de la comparution personnelle des parties du 14 octobre 1998, O. G. a, notamment, apporté les précisions suivantes:

"... J'ai été très surpris de la présence de ces pierres, bien sûr il y a un panneau signalant la possibilité d'un tel éboulement, mais vu la configuration des lieux, je ne pouvais pas voir l'éboulement avant d'y être confronté. Je n'ai pas eu le temps ni la possibilité d'éviter ces pierres, ma voiture a passé dessus, elle a été comme soulevée et le bruit a été terrible; j'ai été très choqué et j'ai pensé que j'allais me tuer; j'ai freiné dès que j'ai pu, je pense juste après le choc et je me suis arrêté sur la distance usuelle. Je suis sorti de ma voiture; j'ai vu une immense fumée et j'ai pensé qu'elle avait brûlé; j'ai donc, sauf erreur, arrêté mon moteur, puis je me suis rendu compte que ce n'était pas le cas, j'ai décidé de garer ma voiture à un endroit où elle ne gênerait pas la circulation, car j'étais en plein milieu de ma voie de circulation et je ne pouvais pas laisser ma voiture à cet endroit; je l'ai donc remise en marche et je l'ai mise à cheval dans le fossé où il y a un caniveau le long de la falaise à quelques 50 mètres plus avant que l'endroit où je m'étais arrêté. Par contre, je n'arrive pas à donner une estimation de la distance séparant l'éboulement lui-même et l'endroit où je me suis arrêté, je dirais peut-être 200 mètres, mais sous toutes réserves

Au moment de l'accident, j'étais seul sur la route, il n'y avait pas de voitures devant, derrière, ni en face de moi. La circulation était celle d'une période de vacances. J'entends par là qu'il y avait souvent des voitures qui passaient et j'ai ainsi peu attendu pour que l'on me prenne en stop

Sur le moment, je n'ai pas pensé à un dégât à mon moteur spécialement, mais je craignais bien plutôt, vu le choc terrible, que mes freins et/ou ma direction soient endommagés

Sur le moment je n'ai pas constaté la présence de l'huile sur la chaussée, il faisait très sombre et en plus je n'ai pas cherché, ne pensant pas à cela, c'est le garagiste, qui, le lendemain, m'a montré le trou immense dans mon carter et j'en ai déduit qu'il ne devait plus rester beaucoup d'huile dans le moteur, ce dont je ne m'étais pas rendu compte après l'accident

A mon souvenir, mon moteur est reparti facilement puisque j'ai pu me garer sans problème. Je ne me rappelle pas spécialement avoir vu le témoin rouge de l'huile en tous cas avant de m'arrêter après le choc, je n'en ai pas souvenir, puis après avoir redémarré pour me garer, je n'y ai pas prêté attention, car j'étais attentif à trouver le plus vite possible un endroit où mettre ma voiture sans gêner la circulation

Je rappelle aussi que j'étais encore sous le choc de l'accident survenu à plus de 90 km/h de nuit, sur une route de montagne et je ne pensais vraiment pas qu'une enquête aussi serrée serait faite par l'assurance ... "

- Les enquêtes ordonnées par le Tribunal ont mis en évidence les éléments suivants:

- Un moteur qui a perdu l'essentiel de son huile, comme cela a été le cas pour le véhicule de l'intimé, peut encore tourner quelques secondes, soit entre 10 secondes et une minute et redémarrer. "En la matière, il n'y a aucune règle et c'est tout à fait aléatoire" (témoin J.-L. C.).

Pour qu'un moteur sans huile, en charge, s'échauffe et se grippe, il faut rouler sur une distance supérieure à 150 mètres. Selon les tests effectués par l'Institut de Cologne (Allemagne) sur des moteurs plus résistants que celui de l'Alfa Romeo de l'intimé, ces moteurs ont serré après avoir tourné sans huile durant 6 à 7 minutes. "Même si l'on divisait par deux ce laps de temps, il resterait environ 3 minutes pour qu'un moteur moins résistant ne serre" (témoin D. Gl.).

- Un moteur peut continuer à tourner sans huile durant un laps de temps qui dépend de différents facteurs, notamment de la qualité de l'huile, de la vitesse à laquelle le véhicule roule, du fait de savoir si le moteur est ou non en charge. Si un moteur est en charge, les dommages surviennent très rapidement (témoin R. L.).

- Lorsque le garagiste était allé dépanner le véhicule d'O. G., le 27 janvier 1997, il avait trouvé la voiture stationnée sur une petite place au bord de la route, sur la voie montante, à environ 200 mètres du point de choc, point où il y avait encore des rochers et une grosse trace d'huile. Il aurait été très dangereux de laisser une voiture à l'endroit où s'était produit l'accident, la route étant étroite et trois voitures ne pouvant passer de front. L'Alfa Romeo de l'intimé était arrêtée sur la première petite place existant après l'endroit de l'accident. Si dans sa déclaration écrite il avait fait état d'une distance de 50 à 100 mètres, il ne pouvait pas "dire aujourd'hui laquelle de ces estimations était la plus proche de la réalité". Ce dont il était sûr, "c'est qu'une petite distance séparait la tache d'huile sur la chaussée et l'endroit où la voiture était garée" (témoin J. Ga.).

Motifs: Déposé dans les délais et formes prévus par la loi (art. 296 al. 1 et 300 LPC), l'appel est recevable.

S'agissant d'un appel portant sur une décision rendue en premier ressort, la Cour de céans dispose d'un plein pouvoir de cognition.

La seule question qu'il convient de trancher dans le cas d'espèce est de déterminer si le serrage dont a été l'objet le moteur du véhicule de l'intimé est ou non la conséquence de la collision de l'Alfa Roméo avec les rochers obstruant la route de Val V.-T. Ce n'est qu'en cas de réponse négative que la clause d'exclusion, prévue par le contrat "casco collision" liant les parties est applicable et que l'appelante sera libérée de toute obligation à l'égard de son assuré.

Il est établi par la procédure, et d'ailleurs non contesté, que le moteur de l'Alfa Roméo a été endommagé en raison de la perte de l'huile du carter qui a éclaté suite à la collision avec un ou des rocher(s) éboulé(s) sur la chaussée empruntée par l'intimé.

La Bâloise reproche à O. G. à la fois d'être responsable de l'accident par sa conduite imprudente en circulant de nuit, par temps de pluie, sur une route de montagne à une vitesse de 90 km/h et, après la collision, d'avoir réagi de manière inadéquate en continuant à rouler, ce qui a provoqué le serrage du moteur de l'Alfa Roméo.

O. G. conteste toute responsabilité dans la collision, au motif que cet argument - que l'appelante n'avait auparavant jamais soulevé - repose sur des faits aussi contestés que non prouvés. Par ailleurs, - on ne saurait lui faire grief d'avoir, roulé sans huile jusqu'au serrage de son moteur, puisqu'en s'arrêtant sitôt après l'accident il n'avait fait qu'obéir aux règles de la prudence et du bon sens, qui lui commandaient de vérifier si son véhicule était encore en état de rouler; n'ayant, de bonne foi, rien constaté qui lui interdisait de redémarrer, il avait été garer celui-ci à l'endroit le plus proche afin de ne pas gêner le trafic et provoquer un second accident.

En réalité, en raison de la double faute qu'elle reproche à l'intimé d'avoir commise, l'appelante conteste l'existence d'un rapport de causalité adéquate entre la collision du véhicule avec les rochers et le serrage du moteur. En revanche, le lien de causalité naturelle ne fait l'objet d'aucune contestation.

La causalité est adéquate si, d'après le cours ordinaire des choses et l'expérience de la vie, le fait considéré était propre à entraîner un effet du genre de celui qui s'est produit. Le juge doit se demander, en face d'un enchaînement concret de circonstances, si c'était probable que le fait considéré produisît le résultat intervenu; à cet égard, c'est la prévisibilité objective du résultat qui compte (ATF 101 II 73 consid. 3a ; 114 II consid. 1d). La faute grave de la victime ou d'un tiers peut interrompre le rapport adéquat, lorsqu'elle

fait apparaître la cause invoquée comme si éloignée du dommage qu'il est injustifié de lui attacher des effets juridiques (ATF 114 II précitée; 110 II 425; 99 II 182; 98 II 291).

Contrairement à ce que soutient l'intimé, le reproche que lui fait l'appelante de ne pas être resté maître de son véhicule et de n'avoir pas évité les pierres éboulées sur la chaussée, n'est pas nouveau puisqu'il figure dans le mémoire de réponse de la Bâloise en première instance.

En revanche l'appelante n'évoque aucun fait probant susceptible de mettre en échec l'affirmation de l'intimé quant aux circonstances dans lesquelles l'accident s'est produit, à savoir qu'à la sortie d'un virage, il s'était trouvé en présence d'un éboulement de rochers qu'il n'avait pas pu éviter. A cet égard, rien dans la procédure n'indique qu'en roulant à une vitesse inférieure et/ou en étant plus attentif, O. G. aurait pu éviter la collision.

On ne saurait dès lors reprocher à l'intimé d'avoir, à cet égard, commis une faute grave susceptible d'interrompre le rapport de causalité adéquate.

De même, immédiatement après le choc, O. G. n'a pas réagi de manière inappropriée, puisqu'il a freiné et s'est immobilisé dès que possible, arrêtant son moteur pour se rendre compte des dégâts subis. Comme il n'avait pas pu évaluer, du fait de l'obscurité, l'exacte nature et l'ampleur des dommages, et qu'il se trouvait, par ailleurs, au milieu de sa voie de circulation et ne pouvait dès lors pas laisser son véhicule à cet endroit, sauf à risquer de provoquer un autre accident, on ne saurait non plus pas lui faire grief d'avoir remis sa voiture en marche pour la garer en amont à un endroit où elle ne gênait pas la circulation.

S'appuyant sur les avis des experts qu'elle a mandatés, ainsi que les tests effectués par l'Institut universitaire de Cologne, la Bâloise soutient que les déclarations de l'intimé ne sont pas vraisemblables lorsqu'il déclare n'avoir roulé que 50, voire 200 mètres après l'accident, le déplacement sur une telle distance d'un véhicule, même dépourvu d'huile, ne provoquant pas le serrage du moteur, même de marque Alfa Roméo.

Il est vrai qu'au cours de la procédure, les déclarations de l'appelant ont varié quant à la distance parcourue après la collision. Cet élément n'a toutefois pas la portée que lui prête l'appelante. Outre le fait que la question de la distance parcourue est étroitement liée à d'autres paramètres que les enquêtes n'ont pas permis d'établir dans le cas d'espèce, tels que le régime du moteur et la vitesse du véhicule, il résulte clairement du témoignage du garagiste français qui a dépanné la voiture de l'intimé pour la conduire à Val Val-T., que l'Alfa Roméo était garée sur la toute première place d'évitement que comportait la chaussée depuis le point de choc.

Certes, lors de son audition, ce témoin n'a pas indiqué la même distance entre le point de choc et l'endroit où il a trouvé le véhicule du cité que celle figurant dans son attestation écrite de janvier 1997. J. Ga. a fourni à ce sujet une explication crédible. En revanche, ce témoin a affirmé qu'il y avait une "toute petite distance" entre la "grosse tache d'huile" se trouvant sur la chaussée - à l'endroit de l'éboulement - et l'emplacement où se était garée l'Alfa Roméo de l'intimé, précisant qu'il "était catégorique" quant à la position du véhicule, celui-ci étant arrêté sur "la première petite place après le choc".

La Bâloise n'a apporté aucun élément sérieux susceptible d'infirmer ce témoignage.

Dans ces conditions, il y a lieu d'admettre que l'intimé n'a pas non plus commis de faute grave interruptive du rapport adéquat de causalité entre le choc avec les rochers éboulés et le serrage du moteur du véhicule de l'intimé.

Au demeurant, contrairement à ce que soutient l'appelante, les explications fournies par O. G. ne sont pas incompatibles avec les déclarations des témoins qu'elle a fait citer. D. Gl., s'il a indiqué que parcourir une distance minimum de 150 mètres n'était pas suffisant pour qu'un moteur sans huile serre, n'a cependant pas précisé à quelle vitesse ni à quel régime de moteur devait être parcourue cette distance pour que le moteur de l'Alfa Roméo serre, admettant, en définitive, qu'il était impossible de dire combien de temps un moteur dépourvu d'huile pouvait tourner sans serrer, trop de facteurs entrant en ligne de compte. Cette appréciation a été confirmée par R. L., pour qui le temps durant lequel un

moteur sans huile peut continuer à tourner sans dommage dépend de différents facteurs, notamment de la qualité de l'huile et de la vitesse à laquelle on circule ainsi que de la charge qu'il supporte.

Le témoin J.-L. C. n'a pas pu être plus précis à cet égard, puisqu'il a indiqué qu'un moteur qui a perdu l'essentiel de son huile pouvait néanmoins tourner encore quelques secondes, soit entre 10 et 60 secondes, et qu'à ce propos "il n'y avait aucune règle", et que "c'était tout à fait aléatoire".

Quant aux tests de l'Institut universitaire de Cologne dont se prévaut l'appelante, ils ont été effectués sur des bancs d'essai et ont porté sur des moteurs non seulement différents de celui de la voiture de l'intimé, mais encore tournant à un régime fixe, de telle sorte qu'on ne saurait leur accorder, dans le cas d'espèce, qu'une force probante très limitée, bien inférieure en tout cas à celle du témoignage de J. Ga.

Le jugement entrepris doit ainsi être confirmé dans son intégralité.

En tant qu'elle succombe, la Bâloise devra supporter les dépens d'appel (art. 176 al. 1 LPC).

Par ces motifs

La Cour

A la forme

Déclare recevable l'arrêt interjeté par O. G. contre le jugement .. rendu par le Tribunal de première instance en date du 10 juin 1999 dans la cause .. .

Au fond :

Confirme ce jugement.

Condamne La Bâloise Assurances aux dépens d'appel, qui comprennent un montant de 3'000 fr. valant participation aux honoraires d'avocat d'O. G.

Déboute les parties de toutes autres conclusions.