

TRIBUNAL CANTONAL

CO10.010362  
92/2012/PBH

**COUR CIVILE**

---

Audience de jugement du 9 novembre 2012

---

Présidence de	M.	MULLER, président
Juges :	Mme	Carlsson et M. Michellod
Greffier :	M.	Intignano

\* \* \* \* \*

Cause pendante entre :

O. \_\_\_\_\_ SA

(Me G. Aubry)

et

R. \_\_\_\_\_ SA  
P. \_\_\_\_\_

(Me J.-L. Tschumy)

- Du même jour -

Délibérant immédiatement à huis clos, la Cour civile considère :

**En fait :**

1. La demanderesse O. \_\_\_\_\_ SA (ci-après: O. \_\_\_\_\_ SA) est une société active dans le domaine de l'assurance non vie depuis plus de 100 ans. Elle est inscrite au registre du commerce du canton de [...] depuis [...] 1883. Elle fait partie du groupe des sociétés d'assurances [...].

La défenderesse R. \_\_\_\_\_ SA (ci-après: R. \_\_\_\_\_ SA) est une société active dans les opérations d'assurance et de réassurance autres que les assurances directes vie. Elle est inscrite au registre du commerce du canton de [...] depuis [...] 1989. Elle fait partie du groupe des sociétés d'assurances [...], lequel trouve son origine avec la constitution de [...] en 1895, soit il y a plus de 100 ans.

Tant la demanderesse que la défenderesse sont des sociétés au bénéfice d'une longue expérience dans le domaine de l'assurance non vie.

Le défendeur P. \_\_\_\_\_ est un agriculteur domicilié dans le canton de Lucerne.

2.a) Le 6 septembre 1997, le défendeur P. \_\_\_\_\_ était occupé à transporter de l'humus à l'aide d'un camion et de deux tracteurs avec remorque. L'humus provenait de la décharge qu'il exploitait sur la route principale reliant Y. \_\_\_\_\_ à U. \_\_\_\_\_ (LU). Ce jour-là, le temps était couvert. Etant donné qu'il avait plu dans la matinée, la chaussée et le trottoir adjacent, côté droit de la chaussée en direction d'Y. \_\_\_\_\_, ont été fortement salis. Le défendeur a alors demandé à son employé X. \_\_\_\_\_ de nettoyer la chaussée et le trottoir au moyen d'un tracteur auquel était attelée une citerne contenant de l'eau sous pression. X. \_\_\_\_\_ roulait avec cet attelage en direction d'Y. \_\_\_\_\_ à une vitesse comprise entre 5 et 15 km/h. Pour diriger le jet d'eau vers la droite sur les mottes de terre, il se maintenait au milieu de la chaussée. Il a répandu plus de dix citernes d'eau sur la chaussée pour la nettoyer. Pour signaler cette activité aux automobilistes roulant en direction d'Y. \_\_\_\_\_, P. \_\_\_\_\_ a placé un triangle de panne à la hauteur d'un virage à droite peu avant l'emplacement des salissures sur la route venant d'U. \_\_\_\_\_.

A ce moment-là, vers 11h15 du matin, E. \_\_\_\_\_, née le 25 octobre 1964, circulait au volant de son véhicule Opel Kadett en direction d'Y. \_\_\_\_\_. Selon ses propres déclarations à la police, sa vitesse était de 70 km/h et elle bénéficiait d'une visibilité de 40 mètres environ. A la sortie du virage à droite, elle a aperçu, au beau milieu de la chaussée et à environ 40 mètres devant elle, le tracteur remorquant la citerne à eau sous pression piloté par X. \_\_\_\_\_ qui roulait lentement dans la même direction qu'elle. Surprise par le tracteur en travers de la route roulant très lentement, elle a procédé à un freinage d'urgence, de sorte qu'elle a pu immobiliser son véhicule à environ 3 mètres du tracteur. A une distance comprise entre 70 et 100 mètres derrière le véhicule de E. \_\_\_\_\_ circulait D. \_\_\_\_\_, née le 22 janvier 1976, au volant de son véhicule VW Golf, à une vitesse d'environ 75 km/h. A la sortie du virage à droite précité, D. \_\_\_\_\_ a vu que le véhicule qui la précédait freinait énergiquement, si bien qu'elle a également procédé à un freinage d'urgence. Son véhicule est néanmoins entré en collision avec celui de E. \_\_\_\_\_. La collision n'a pas été violente; elle a été qualifiée de "minime" par le défendeur P. \_\_\_\_\_. Les véhicules suivant celui de D. \_\_\_\_\_ ont pu s'arrêter à temps.

**b)** La police, appelée sur les lieux par le témoin C. \_\_\_\_\_, a établi un rapport d'accident le 12 septembre 1997. Les lieux de l'accident y sont décrits de la manière suivante:

"A l'endroit où s'est déroulé l'accident, la route de 7,35 mètres de large décrit une courbe vers la droite tout en montant légèrement. A droite, la chaussée est bordée par une piste cyclable et piétonne d'une largeur de 2,20 mètres. A gauche, il y a un champ de maïs. A proximité du lieu de l'accident, la visibilité est limitée dans le virage, mais elle atteint néanmoins 90 mètres. Du côté duquel circulaient les véhicules impliqués, P. \_\_\_\_\_, agriculteur, exploitait temporairement un dépôt, c'est-à-dire qu'il déplaçait de l'humus. Comme il pleuvait par intermittence, la chaussée s'est trouvée fortement salie. Aussi P. \_\_\_\_\_ a-t-il engagé un employé pour la nettoyer à l'aide d'un tracteur équipé d'une citerne d'eau sous pression."

La police a également constaté que le trottoir et la piste cyclable longeant la chaussée étaient encore très sales à la hauteur du lieu de l'accident. D. \_\_\_\_\_ a déclaré à la police qu'elle avait remarqué, au moment où elle a freiné, que de l'eau coulait sous son véhicule. Ainsi, selon ses déclarations, ses freins ont fonctionné normalement dans un premier temps mais, une fois que son véhicule est arrivé sur l'eau, l'effet des freins s'est soudainement complètement relâché et elle n'a plus senti de ralentissement. Elle a réalisé qu'elle ne maîtrisait plus son véhicule. Elle s'est déclarée certaine qu'elle aurait pu arrêter son véhicule sans problème si la chaussée avait été sèche.

X. \_\_\_\_\_ a été interrogé par la police en qualité de témoin. Le numéro d'immatriculation du tracteur qu'il conduisait n'a pas été relevé. C. \_\_\_\_\_, qui se promenait sur le côté opposé de la chaussée, a été entendue par la police. Elle a notamment déclaré que le véhicule de D. \_\_\_\_\_ roulait à une vitesse adaptée.

D. \_\_\_\_\_ a été la seule conductrice dénoncée pénalement par la police.

**3.a)** Entendue par l'office d'instruction pénale d'Hochdorf (LU) le 3 novembre 1997, D.\_\_\_\_\_ a précisé que, le jour de l'accident, il avait plu environ une heure et demie avant l'accident.

Le même jour, P.\_\_\_\_\_ a également été interrogé en qualité de tiers impliqué indirectement; il a déclaré qu'il avait continué de nettoyer la chaussée après l'accident en déversant deux citernes d'eau supplémentaires sur la route; lorsqu'il s'apprêtait à en déverser une troisième, la police lui a demandé d'arrêter. Les photographies prises par la police sur les lieux ne montrent ainsi pas l'état de la route au moment de l'accident. P.\_\_\_\_\_ a ensuite demandé à son fils d'aller vérifier si le triangle de panne qu'il avait placé au bord de la chaussée était toujours en place. Celui-ci a constaté que le triangle de panne était tombé, sous l'effet du vent ou pour d'autres raisons, de sorte qu'il était invisible pour les automobilistes et les travaux sur la chaussée n'étaient donc pas signalés. Le fils du défendeur a alors ramassé une pierre dans la forêt adjacente et s'en est servi pour stabiliser le panneau de signalisation.

Le 3 mars 1998, E.\_\_\_\_\_ a également été entendue par l'office d'instruction pénale d'Hochdorf; il ressort de ses déclarations que la route était, au lieu de l'accident, extrêmement sale, jonchée de mottes de terre, et que l'eau projetée depuis le tracteur du défendeur formait un ruisseau sur la route; la terre et l'eau se mélangeaient ainsi en grandes quantités. Elle a expliqué en outre que même s'il avait plu dans la matinée le jour de l'accident, les routes étaient sèches au moment où elle est arrivée au lieu de l'accident.

**b)** Par décision du 23 avril 1998, le juge d'instruction d'Hochdorf a condamné P.\_\_\_\_\_ à une amende de 300 fr. en raison d'une signalisation insuffisante d'un chantier (violation des art. 4 al. 1 et 90 al. 1 LCR; art. 9 al. 1 et 2 et 80 OSR). Cette décision est définitive et exécutoire depuis le 18 mai 1998. Par décision du 23 avril 1998, ce magistrat a également condamné D.\_\_\_\_\_ à une amende de 300 fr. pour lésions corporelles par négligence (dont il sera question ci-après; cf. ch. 5.a), causées par une distance insuffisante par rapport au véhicule qu'elle suivait, ainsi qu'au paiement de dépens pénaux de 500 fr. en faveur de E.\_\_\_\_\_. Par courrier de son conseil du 6 mai 1998, D.\_\_\_\_\_ a formé opposition à cette décision. Par jugement du 3 septembre 1998, le Tribunal de première instance de Hochdorf a condamné D.\_\_\_\_\_ à une amende de 300 fr. pour lésions corporelles par négligence résultant d'une perte de contrôle sur le véhicule en raison d'une attention insuffisante. Ce jugement, rendu sous forme de dispositif, est entré en force sans que sa motivation n'en soit demandée.

**4.a)** En raison de l'accident, E.\_\_\_\_\_ a souffert d'un "coup du lapin" et d'une distorsion des vertèbres cervicales. Il ressort d'un rapport médical établi le 15 décembre 1997 par le Dr [...], d'un rapport du 2 février 1998 de la [...] de Rheinfelden ainsi que d'un rapport de l'Office d'assurance-invalidité d'Argovie (ci-après: l'office AI), que E.\_\_\_\_\_ a été en incapacité de travail à 50% dès le jour de l'accident. Elle a été régulièrement suivie médicalement depuis lors. Par décision du 5 juin 2007, l'office AI lui a reconnu un taux d'invalidité de 74%.

Le véhicule de D.\_\_\_\_\_ était assuré auprès d'O.\_\_\_\_\_ SA alors que celui de E.\_\_\_\_\_

l'était auprès de la compagnie d'assurances [...]. En sa qualité d'assureur responsabilité civile de D.\_\_\_\_\_, la demanderesse s'est acquittée de prestations d'assurance en faveur de E.\_\_\_\_\_ à hauteur de 1'654'774 francs. Le 14 janvier 2008, elle a effectué un paiement final (*traduction de l'allemand: "Schlusszahlung"*) de 400'000 fr. en faveur de E.\_\_\_\_\_.

**b)** Au 6 septembre 1997, la défenderesse était l'assureur responsabilité civile automobile du défendeur P.\_\_\_\_\_. Ce dernier avait conclu avec la défenderesse les polices d'assurance n<sup>os</sup> [...] 7802, [...] 7803, [...] 7404 et [...] 7005 en sa qualité de propriétaire et détenteur de quatre tracteurs agricoles. Ces polices sont régies par les conditions générales de la défenderesse dans leur édition de 1996. Le défendeur avait également conclu avec la défenderesse la police d'assurance n° [...] 2400 en qualité d'exploitant agricole. Cette police est régie par les conditions générales de la défenderesse.

**c)** Par courriers des 16 avril 2003, 10 juillet 2007 et 10 septembre 2008, la demanderesse a informé la défenderesse de l'évolution du dommage subi par E.\_\_\_\_\_ ainsi que des prestations qu'elle versait à cette dernière.

**5.a)** Par courrier du 11 novembre 1997, la demanderesse a pris contact avec le défendeur P.\_\_\_\_\_ en lui indiquant qu'elle le considérait comme impliqué dans l'accident du 6 septembre 1997. Elle a ainsi demandé au défendeur de lui communiquer le nom de son assurance responsabilité civile. Il n'est pas établi que le défendeur ait répondu à ce courrier. La demanderesse a dès lors réitéré sa demande dans une lettre du 23 décembre 1997 adressée au défendeur. Il n'est pas établi que le défendeur ait répondu à ce courrier. La demanderesse a relancé le défendeur par courrier du 10 février 1998 en lui indiquant qu'elle se verrait contrainte, faute de réponse, de lui faire notifier un commandement de payer pour ne pas laisser écouler le délai de prescription. Il n'est pas établi que le défendeur ait répondu à cette correspondance; il n'est ainsi pas établi que le défendeur ait communiqué le nom de son assurance responsabilité civile et le numéro de sa police d'assurance.

Par lettre du 22 juillet 1998, la demanderesse a informé la défenderesse qu'elle exerçait à son encontre son droit de recours au regard de la responsabilité de son assuré – le défendeur – et que la hauteur de sa part de responsabilité devait faire l'objet de discussions à venir. Dans ce même courrier, la demanderesse a indiqué à la défenderesse qu'elle avait tenté en vain d'intervenir auprès du défendeur pour qu'il annonce son cas à son assurance responsabilité civile. Elle a alors demandé à la défenderesse d'interpeller le défendeur pour qu'il accepte de signer des conventions de renonciation à la prescription, signées tant par la défenderesse que par le défendeur. La demanderesse a en outre précisé dans ce courrier que, faute de réponse, elle se verrait contrainte de faire notifier un commandement de payer au défendeur.

C'est ainsi que, en l'absence de réponse de la part de la défenderesse, la demanderesse a requis une poursuite contre défendeur le 5 septembre 1998: un commandement de payer n° [...]7 lui a été remis par l'office des poursuites d'Y.\_\_\_\_\_ le 7 septembre 1998, portant sur un montant de 200'000 fr., plus

intérêt à 5% l'an dès le 31 septembre 1998. Il est précisé, dans la rubrique "titre et date de la créance, cause de l'obligation", ce qui suit (*traduit de l'allemand*): "*Le chantier exploité par P.\_\_\_\_\_ n'était pas signalé*". P.\_\_\_\_\_ a formé opposition totale à ce commandement de payer.

**b)** Par lettre du 29 août 2007, la demanderesse a adressé une prise de position circonstanciée au défendeur. Elle rappelait dans ce courrier qu'elle considérait que le défendeur assumait une part de responsabilité dans l'accident du 6 septembre 1997. Elle l'a invité à lui retourner des conventions de renonciation à la prescription afin d'éviter la notification d'un commandement de payer à son encontre. Il n'est pas établi que le défendeur ait répondu à ce courrier.

Le 5 septembre 2007, la demanderesse a déposé une réquisition de poursuite, d'un montant de 990'000 fr., à l'encontre du défendeur afin d'interrompre la prescription. Il est précisé, dans la rubrique "titre et date de la créance, cause de l'obligation", ce qui suit (*traduit de l'allemand*): "*Action en dommages et intérêts et action récursoire à la suite de l'événement du 06.09.1997*". Un commandement de payer n° 3 [...] a ainsi été notifié au défendeur le 20 septembre 2007; il a formé opposition totale. La demanderesse allègue avoir agi de la sorte à titre provisoire et conservatoire, le défendeur ayant toujours refusé de collaborer et de retourner les conventions de renonciation à invoquer la prescription.

**c)** La demanderesse a fait notifier un commandement de payer n° [...]339 au défendeur le 4 septembre 2009. Le commandement de payer adressé au défendeur mentionne, dans la rubrique "titre et date de la créance, cause de l'obligation", ce qui suit (*traduit de l'allemand*): "*Action en dommages et intérêts et action récursoire suite à l'événement du 06.09.1997*". P.\_\_\_\_\_ a formé opposition totale à ce commandement de payer. Par courrier du 21 décembre 2009, le conseil du défendeur a requis de la demanderesse qu'elle retire ce commandement de payer, sous la menace de démarches civiles et pénales. Par courrier du 10 janvier 2010, le conseil de la demanderesse a informé le conseil du défendeur qu'il lui adresserait sa prise de position dans les dix jours. C'est ainsi que le 29 janvier 2010, il lui a adressé un courrier en exposant que la notification de ce commandement de payer était nécessaire dans la mesure où la responsabilité du défendeur était engagée.

**6.** Par courriers des 17 novembre 1998, 30 novembre 1999 et 12 juillet 2001, la défenderesse R.\_\_\_\_\_ SA a communiqué à la demanderesse qu'elle renonçait à se prévaloir de la prescription, respectivement jusqu'au 31 décembre 2000, 31 décembre 2001 et 31 décembre 2003. Ces trois renonciations précisent ce qui suit (*traduit de l'allemand*):

"Cette renonciation n'est valable que dans le cadre des garanties du contrat d'assurance en cours auprès de nous ainsi que sous réserve de la situation juridique et, en particulier, que la prescription ne soit pas d'ores et déjà atteinte à jour."

La défenderesse n'a pas, dans les deux premiers courriers, apporté de précisions, d'explications ou de réserve sur le cas de son assuré P.\_\_\_\_\_ ou sur l'étendue de la couverture d'assurance de celui-ci

auprès d'elle. Dans son courrier du 12 juillet 2001 en revanche, la défenderesse a pris position sur le fond de l'affaire, en particulier sur la causalité de l'accident du 6 septembre 1997. Elle a ainsi exposé que son assuré avait déplacé de l'humus sur la route principale et que la chaussée était devenue massivement sale en raison de la pluie, obligeant de la sorte un des employés de son assuré à nettoyer les salissures en projetant de l'eau sous pression depuis une citerne attelée à un tracteur. La défenderesse a soutenu, dans ce même courrier, que la responsabilité de l'accident du 6 septembre 1997 incombait exclusivement à D.\_\_\_\_\_ en raison du fait qu'elle n'avait pas pu arrêter son véhicule à temps car elle circulait à une vitesse inadaptée aux circonstances. Elle a ainsi estimé que le lien de causalité entre les souillures sur la chaussée et le dommage subi par E.\_\_\_\_\_ avait été interrompu en raison de cette vitesse inadaptée aux circonstances. La défenderesse a ainsi nié toute responsabilité de son assuré et a refusé d'entrer en matière sur les prétentions de la demanderesse.

Par courrier du 16 avril 2003, la demanderesse a contesté la position de la défenderesse et a réaffirmé que le comportement du défendeur était causal dans la survenance de l'accident du 6 septembre 1997; la demanderesse a précisé qu'elle reviendrait ultérieurement sur ce point auprès de la défenderesse. Elle a également demandé à la défenderesse de confirmer qu'elle partageait son point de vue selon lequel il existait une solidarité entre les deux assurances en responsabilité civile vis-à-vis de E.\_\_\_\_\_. La demanderesse a joint à cette lettre du 16 avril 2003 un courrier du conseil de E.\_\_\_\_\_ récapitulant les prétentions de celle-ci, en priant la défenderesse de prendre position à leur sujet.

La défenderesse a répondu par lettre du 28 avril 2003 en contestant l'existence d'un lien de causalité entre le comportement du défendeur et le dommage de E.\_\_\_\_\_. La défenderesse a également nié une solidarité entre elle et la demanderesse vis-à-vis du préjudice subi par E.\_\_\_\_\_. La défenderesse n'a pas pris position sur les prétentions de E.\_\_\_\_\_. Dans ce même courrier, la défenderesse a accepté de renoncer à invoquer la prescription jusqu'au 31 décembre 2004, tout en mentionnant les mêmes précisions que celles figurant sur ces précédentes renonciations (cf. lettres des 17 novembre 1998, 30 novembre 1999 et 12 juillet 2001). Le 11 février 2004, la défenderesse a écrit à la demanderesse dans les mêmes termes que ceux utilisés dans son courrier du 28 avril 2003. Au surplus, elle a renoncé à se prévaloir de la prescription jusqu'au 31 décembre 2005, tout en émettant les mêmes réserves que celles contenues dans ses précédentes renonciations. Par courriers des 28 octobre 2005 et 14 mars 2007, la défenderesse en a fait de même, renonçant à se prévaloir de la prescription respectivement jusqu'au 6 septembre 2007 et 4 septembre 2009.

Entre le 11 novembre 1997 et le 14 mars 2007, la défenderesse n'a ainsi pris position sur le fond de l'affaire qu'une seule fois, se bornant par la suite à réitérer son point de vue selon lequel il n'existait ni lien de causalité entre le comportement de son assuré et le dommage de E.\_\_\_\_\_, ni, partant, de solidarité entre les deux assurances responsabilité civile. La défenderesse n'a en particulier pas indiqué à la demanderesse quelle était l'étendue de la couverture d'assurance de P.\_\_\_\_\_, ni que cette couverture pourrait ne pas être donnée pour le cas d'espèce. Elle a revanche régulièrement accepté de renoncer à se prévaloir de la prescription, en émettant les mêmes réserves à chaque reprise.

7. Par courrier du 10 juillet 2007, la demanderesse a pris position de manière circonstanciée sur le lien de causalité entre le comportement du défendeur et la survenance du dommage de E.\_\_\_\_\_. Elle a ainsi exposé que le défendeur avait procédé à son activité de nettoyage de la chaussée dans un virage sans visibilité, sans avoir sécurisé le lieu et en créant une entrave au trafic. Selon elle, la responsabilité du défendeur – qui avait entre-temps été condamné sur le plan pénal – était donnée. La demanderesse a proposé à la défenderesse, dans cette même lettre, un partage des responsabilités entre elles à hauteur de 50%. La demanderesse a précisé que, au 10 juillet 2007, les prestations qu'elle avait versées à E.\_\_\_\_\_ s'élevaient à 1'249'000 fr., mais qu'il fallait compter sur d'autres prestations à l'avenir, de sorte qu'elle a demandé à la défenderesse de procéder à un paiement partiel en sa faveur; la demanderesse a également demandé à la défenderesse d'inviter le défendeur à lui retourner une convention de renonciation à la prescription.

La défenderesse a répondu à la demanderesse par courrier du 5 septembre 2007 en lui transmettant directement la détermination de son service juridique. En se référant à son courrier du 12 juillet 2001, la défenderesse a réaffirmé qu'elle contestait toute responsabilité solidaire dans le cadre de l'accident du 6 septembre 2007. Elle a précisé qu'il ne ressortait pas du rapport de police en sa possession que le freinage de D.\_\_\_\_\_ soit intervenu en partie sur la chaussée souillée ou qu'un freinage adapté de sa part n'aurait pas été possible malgré l'état de la route. La défenderesse a ainsi estimé que D.\_\_\_\_\_ aurait pu arrêter son véhicule à temps et ainsi éviter une collision si elle avait circulé de manière adaptée aux circonstances. Selon la défenderesse, le défaut de signalisation d'un chantier de la part de son assuré – le défendeur – n'avait joué aucun rôle dans la survenance de l'accident litigieux. La défenderesse en a ainsi conclu que D.\_\_\_\_\_ devait se laisser imputer la totalité de la responsabilité de l'accident dans la mesure où elle n'avait pas réussi à arrêter son véhicule sur la distance de visibilité.

Par courrier du 27 septembre 2007, la demanderesse a informé la défenderesse qu'elle transmettait le dossier à son service juridique pour détermination. Ce service a transmis à la défenderesse une prise de position détaillée le 10 septembre 2008. La demanderesse a contesté la position de la défenderesse consistant à nier l'existence d'un lien de causalité entre le comportement de son assuré et le dommage de E.\_\_\_\_\_; en particulier, la demanderesse a contesté l'opinion de la défenderesse selon laquelle il ne s'agissait que d'un simple cas de responsabilité d'exploitant agricole. La demanderesse a dès lors développé que la responsabilité du défendeur était notamment engagée en sa qualité de détenteur du tracteur impliqué dans l'accident, de même qu'en raison de l'absence de signalisation du chantier. Admettant que le comportement de D.\_\_\_\_\_ avait également été causal dans la survenance de l'accident, sans qu'il s'agît d'une faute grave propre à interrompre le lien de causalité, la demanderesse a réitéré sa proposition de partager les responsabilités avec la défenderesse à hauteur de 50%. Elle a indiqué en outre que, au 10 septembre 2008, ses prestations en faveur de E.\_\_\_\_\_ s'élevaient à 1'649'000 francs.

Le 26 septembre 2008, la défenderesse a adressé un courrier à la demanderesse affirmant que son

assuré ne pouvait pas répondre en qualité de détenteur d'un véhicule à moteur puisque les dispositions de la loi sur la circulation routière n'étaient pas applicables au cas d'espèce. La défenderesse a ainsi estimé que sa couverture d'assurance n'était pas donnée en l'espèce. Plus précisément, la défenderesse a indiqué que le numéro d'immatriculation du tracteur impliqué dans l'accident ne ressortait pas explicitement des pièces en sa possession et que, dès lors, le principe de sa couverture à ce titre n'était pas clairement identifiable. En tout état de cause, la défenderesse a indiqué que son assuré n'assumait aucune responsabilité, que ce soit en qualité d'exploitant agricole ou en qualité de détenteur d'un véhicule à moteur, puisque la faute de D.\_\_\_\_\_ devait être considérée comme grave. La défenderesse a encore précisé que la demanderesse ne disposait pas d'un droit d'action directe à son encontre sur la base de la responsabilité de l'exploitant agricole et a dit que l'action à l'encontre de son assuré était prescrite. En résumé, la défenderesse a opposé une fin de non-recevoir aux prétentions de la demanderesse.

La demanderesse a alors proposé, dans un courrier du 1<sup>er</sup> octobre 2008, deux solutions: soit une rencontre entre les deux directions des assurances en cause, soit de s'en remettre à une expertise neutre contraignante pour les deux parties. Par courrier du 8 octobre 2008, la défenderesse a refusé ces deux propositions, dans la mesure où la demanderesse n'avait pas contesté la position qu'elle avait exprimée dans sa lettre du 26 septembre 2008. Invoquant le Code de recours de l'Association suisse d'Assurances, la demanderesse a demandé à la défenderesse de prendre position de manière détaillée sur les propositions contenues dans son courrier du 1<sup>er</sup> octobre 2008. Par courrier du 14 octobre 2008, la défenderesse a refusé une nouvelle fois d'organiser une rencontre des directions, tant que la demanderesse n'aurait pas pris position sur son courrier du 26 septembre 2008. Elle a également prié la demanderesse de lui transmettre le numéro d'immatriculation du tracteur impliqué dans l'accident du 6 septembre 1997.

La demanderesse s'est dès lors adressée à l'Office de la circulation routière du canton de Lucerne par demande du 30 octobre 2008. Cet office lui a indiqué que, au jour de l'accident, quatre tracteurs étaient immatriculés au nom de P.\_\_\_\_\_ et qu'ils étaient tous assurés en responsabilité civile auprès de la défenderesse. En revanche, compte tenu du fait que les modèles des quatre tracteurs étaient similaires, l'office n'a pas pu identifier lequel avait été impliqué dans l'accident du 6 septembre 1997. Par courrier du 3 novembre 2008, la demanderesse a alors pris position sur la lettre de la défenderesse du 14 octobre 2008; elle a indiqué qu'il était contraire au dossier de soutenir qu'elle avait toujours fondé ses prétentions sur la responsabilité de l'exploitant agricole. En effet, selon elle, la défenderesse était la mieux à même de déterminer quel tracteur était impliqué dans l'accident puisqu'elle assurait, au moment de l'accident, les quatre tracteurs dont le défendeur était détenteur. La demanderesse a pour le surplus renoncé à répliquer davantage aux arguments soulevés par la défenderesse, puisqu'elle estimait avoir déjà exposé son point de vue dans son courrier du 10 septembre 2008. La demanderesse a dès lors déclaré renoncer à une rencontre entre les directions des deux assurances, mais attendre une réponse constructive de la part de la défenderesse.

Le 1<sup>er</sup> décembre 2008, la défenderesse a informé la demanderesse qu'elle allait procéder à un examen approfondi de la situation, quand bien même elle considérait que le point de vue de la

demanderesse était insoutenable. Sans nouvelles, la demanderesse a relancé la défenderesse par courrier du 15 janvier 2009. En l'absence de réaction de la défenderesse, la demanderesse a réitéré sa relance par lettre du 10 février 2009. Le 17 mars 2009, la défenderesse a informé la demanderesse qu'elle maintenait intégralement ses prises de position précédentes. En particulier, elle a maintenu que l'accident était dû à l'absence de distance suffisante du véhicule de D.\_\_\_\_\_ avec le véhicule de E.\_\_\_\_\_, et que les considérations de la demanderesse sur l'emploi du tracteur de P.\_\_\_\_\_ n'étaient pas pertinentes. Selon la défenderesse, l'accident ne serait en effet pas intervenu en raison d'une manœuvre du tracteur concerné, mais en raison de la faute de D.\_\_\_\_\_ qui n'a pas réussi à arrêter son véhicule à temps. En outre, la responsabilité de P.\_\_\_\_\_ en qualité de détenteur de véhicule ne pouvait être engagée car il n'avait pas commis de faute. La défenderesse n'a pas pris position sur la possibilité évoquée par la demanderesse de mettre en œuvre une expertise neutre et contraignante. Elle n'a pas contesté être l'assureur en responsabilité civile du détenteur de véhicule à moteur du défendeur.

Sur requête de la demanderesse du 20 août 2009, la défenderesse a accepté, par courrier du 31 août 2009, de renoncer à se prévaloir de la prescription jusqu'au 31 décembre 2010. Contrairement aux renonciations précédentes, la défenderesse a précisé que cette renonciation n'était valable que dans le cadre de la police de responsabilité civile de l'exploitant agricole qui était mentionnée dans la rubrique "concerne" de son envoi.

**8.a)** Par courrier du 27 octobre 2009, la demanderesse a informé la défenderesse R.\_\_\_\_\_ SA qu'elle avait confié mandat au Prof. B.\_\_\_\_\_ de rendre un avis de droit sur le litige opposant les parties, avis de droit délivré le 22 octobre 2009 et traduit en français. Le coût de cette traduction s'est élevé à 15'171 fr. 60. La demanderesse a remis une copie de cet avis de droit à la défenderesse, y compris de sa traduction en français, par son courrier du 27 octobre 2009. Il en ressort en substance ce qui suit :

i) Selon le Prof. B.\_\_\_\_\_, il est indiscutable que le tracteur conduit par X.\_\_\_\_\_ était à l'emploi lorsque l'accident s'est produit. En tout état de cause, il aurait appartenu à P.\_\_\_\_\_ de préciser auprès de qui il s'était procuré ce tracteur, si ce n'était pas le sien, et qui en était à l'époque le détenteur. Bien qu'il n'existe pas une certitude absolue au dossier que P.\_\_\_\_\_ était le détenteur du tracteur impliqué dans l'accident, certains éléments patents permettent toutefois de penser que tel était bien le cas au moment de l'accident et qu'il était assuré en responsabilité civile auprès de la défenderesse en qualité de détenteur d'un véhicule à moteur. Parmi ces éléments patents, le Prof. B.\_\_\_\_\_ a notamment relevé la communication de l'Office de la circulation routière du canton de Lucerne du 30 octobre 2008 ainsi que le fait que les renonciations à se prévaloir de la prescription signées par la défenderesse n'auraient eu de sens que dans le cadre de la responsabilité du détenteur d'un véhicule à moteur puisque, dans le cadre d'une responsabilité de l'exploitant agricole, il n'existe pas de droit d'action directe à l'encontre de l'assureur. Ainsi, la responsabilité de P.\_\_\_\_\_ devrait s'examiner ainsi sous l'angle de l'art. 58 LCR uniquement.

Un contact direct entre le véhicule et le lésé n'est pas nécessaire pour reconnaître un lien de causalité naturel entre l'emploi du véhicule et le dommage; en bref, la collision provoquée par D.\_\_\_\_\_ ne se serait pas produite si E.\_\_\_\_\_ n'avait pas dû opérer un freinage d'urgence et s'arrêter à cause du tracteur qui roulait lentement. Il y a donc, selon le Prof. B.\_\_\_\_\_, un lien de causalité naturel et adéquat entre l'emploi du tracteur, l'arrêt de E.\_\_\_\_\_ et la collision avec le véhicule de D.\_\_\_\_\_, qui plus est sur un tronçon de route mouillé, boueux et glissant. Il n'existe en outre aucune faute grave imputable à D.\_\_\_\_\_ ou à E.\_\_\_\_\_ qui pourrait interrompre ce lien de causalité.

ii) Le Prof. B.\_\_\_\_\_ a ainsi estimé que la responsabilité de P.\_\_\_\_\_ était établie pour l'obstacle que son tracteur représentait sur la chaussée ainsi que pour la signalisation insuffisante qu'il avait mise en place. Le risque inhérent à l'utilisation de ce véhicule agricole a été fautivement augmenté par P.\_\_\_\_\_ par le fait que le triangle de panne était tombé et que la vitesse du tracteur était très lente.

Par ailleurs, le Prof. B.\_\_\_\_\_ a estimé que la responsabilité de D.\_\_\_\_\_ était établie en raison du risque inhérent à la conduite de son véhicule qu'il a qualifié de considérable, vu la vitesse de 75km/h de celui-ci. S'agissant de la faute de D.\_\_\_\_\_, il a examiné en détail l'endroit de la collision, la portée de la visibilité, la distance de freinage et l'étendue de la plaque d'humus. Il est arrivé à la conclusion qu'il ne pouvait pas être retenu avec certitude que D.\_\_\_\_\_ avait commis une faute, mais qu'en tout état de cause, on ne pouvait retenir de faute grave à son encontre. Tout au plus, à son avis, seule une faute légère pouvait être retenue contre D.\_\_\_\_\_. Il a toutefois préconisé la mise en œuvre d'une expertise technique pour déterminer la distance de visibilité, la distance d'arrêt et la décélération des véhicules impliqués.

S'agissant de la répartition de la responsabilité des protagonistes, le Prof. B.\_\_\_\_\_ a considéré que, en laissant de côté les risques inhérents équivalents, la responsabilité de P.\_\_\_\_\_ s'élevait à 66,7 %. En tenant compte des risques inhérents, sa responsabilité s'élevait à 61,1 %. En considérant que la distance de freinage du véhicule de D.\_\_\_\_\_ n'eût pas été rallongée par les souillures de la chaussée, la responsabilité de P.\_\_\_\_\_ s'élèverait à 50 %. A considérer que P.\_\_\_\_\_ n'encourût qu'une faute légère et équivalente à celle de D.\_\_\_\_\_, leur responsabilité serait équivalente, soit de 50 %. En pondérant, dans cette dernière hypothèse, le risque inhérent à l'emploi du tracteur, la responsabilité de P.\_\_\_\_\_ s'élèverait à 55,6 %. En définitive, selon le Prof. B.\_\_\_\_\_, la responsabilité de P.\_\_\_\_\_ se situe entre 50 % et 66,7 %. Toutefois, si une expertise technique venait prouver que D.\_\_\_\_\_ n'a commis aucune faute, la responsabilité de P.\_\_\_\_\_ serait de 100 %.

iii) Selon le Prof. B.\_\_\_\_\_, il faut tabler sur une distance d'arrêt vraisemblable de 75 – 80 mètres avec un tronçon de route pour s'arrêter de 90 mètres et donc sur une faute légère de

D.\_\_\_\_\_, dans la mesure où elle a freiné légèrement trop tard et/ou légèrement pas assez fort par rapport à ce qui aurait été objectivement possible. Freiner fortement ou effectuer un freinage d'urgence était la réaction logique, adéquate, la seule possible et la seule défendable.

iv) Dans l'hypothèse où P.\_\_\_\_\_ ne serait pas détenteur du tracteur impliqué dans l'accident, il devrait également être reconnu responsable en qualité de chef de l'exploitation agricole à l'origine du transport d'humus ayant provoqué l'encrassement de la chaussée et en qualité de personne qui s'est occupée, de façon insuffisante, de la signalisation du chantier. Dans cette hypothèse, sa part de responsabilité s'élève à 33,3 %. Elle devrait être examinée sous l'angle de l'art. 41 CO ou de l'art. 55 LCR.

v) Le Prof. B.\_\_\_\_\_ a conclu son avis de droit en répondant de la manière suivante aux questions qui lui ont été posées:

"1. P.\_\_\_\_\_, en qualité de détenteur du tracteur impliqué dans l'accident (collision avec le véhicule de D.\_\_\_\_\_), est-il responsable des dommages subis par E.\_\_\_\_\_ ?

Réponse:

L'emploi du tracteur circulant lentement sur la route est adéquatement causal dans l'accident (collision provoquée par D.\_\_\_\_\_). Le détenteur du tracteur, qu'il s'agisse de P.\_\_\_\_\_ ou de quelqu'un d'autre, est donc responsable de la collision et du dommage subi à cette occasion par 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%.

3. P.\_\_\_\_\_ pourrait-il être tenu responsable de l'accident et des dommages subis par E.\_\_\_\_\_ même s'il n'était pas détenteur du tracteur? Si oui, dans quelle mesure?

Réponse:

En tant que non-détenteur du tracteur, P.\_\_\_\_\_ serait responsable à hauteur de 1/3 (33,3%) pour avoir mis en place une signalisation non-conforme à la législation, insuffisante et, de ce fait, invisible. (...)."

**b)** Au vu des conclusions de cet avis de droit, la demanderesse a proposé à la défenderesse, dans son courrier du 27 octobre 2009, de partager les responsabilités de l'accident entre elles à hauteur de 2/3 pour la demanderesse et 1/3 pour la défenderesse. La demanderesse a demandé à la défenderesse de se déterminer au plus tard le 16 novembre 2009.

Dans un courrier du 24 novembre 2009, la défenderesse a rappelé à la demanderesse que le litige ne concernait que l'assurance d'exploitant agricole du défendeur et que les renonciations à invoquer la prescription qu'elle avait accepté d'émettre ne concernaient clairement que cette assurance, vu le numéro de police indiqué sur ses courriers, et que la demanderesse ne pouvait raisonnablement pas comprendre cela autrement compte tenu de sa qualité de professionnelle de la branche. La défenderesse a précisé que ce n'est que dix ans après l'accident que la demanderesse a invoqué la responsabilité de P.\_\_\_\_\_ en qualité de détenteur d'un véhicule à moteur, plus particulièrement d'un tracteur non identifié. En outre, elle a ajouté que l'assurance d'exploitant agricole ne couvrait pas la détention de véhicules agricoles. Enfin, la défenderesse a exposé que le défaut de signalisation imputable à son assuré n'était pas causal avec l'accident litigieux.

9. La défenderesse a demandé au bureau [...], en particulier à R.\_\_\_\_\_, ingénieur en automobiles diplômé ETS, de procéder à une expertise technique du déroulement de l'accident du 6 septembre 1997. L'expert a rendu son rapport le 2 juillet 2010, soit 13 ans après l'accident. Pour établir son rapport, il s'est fondé sur le rapport de police, y compris les photographies, le calcul des frais de réparation de l'Opel Kadett de E.\_\_\_\_\_ et une visite sur place le 22 juin 2010. Il a répondu de la manière suivante aux questions de la défenderesse:

*"A. Compte tenu de l'état de la chaussée et des conditions de visibilité au moment de l'accident, D.\_\_\_\_\_ aurait-elle pu s'arrêter à temps?"*

Circulant à 70 mètres de l'Opel et compte tenu d'une distance de freinage d'environ 41.5 - 46.5 mètres moyennant un freinage d'urgence, D.\_\_\_\_\_ aurait normalement pu stopper son véhicule bien en arrière de l'Opel. Autrement dit, elle aurait dû ralentir son véhicule de 2.6 - 3.1 m/s<sup>2</sup> pour pouvoir s'arrêter à temps derrière l'Opel.

*B. Si non, à quelle vitesse cela aurait-il été possible?"*

-

*C. L'aquaplanage (eau/terre) a-t-il été à l'origine de l'accident?"*

Compte tenu de l'inclinaison de la route, de la quantité d'eau et de la vitesse des véhicules dans le secteur considéré, il apparaît improbable que l'aquaplanage ait été une cause de l'accident.

La quantité et la pression de l'eau pulvérisée n'étant pas suffisantes pour diluer et emporter la terre tassée par les véhicules circulant sur la chaussée, l'adhérence pourrait avoir été diminuée par cette terre. Dès lors, si D.\_\_\_\_\_ a été obligée, en fin de décélération, de freiner encore énergiquement, il est concevable d'un point de vue technique que la saleté recouvrant la chaussée ait rallongé la distance de freinage et que, à l'inverse, la conductrice aurait pu, sur une chaussée sèche, arrêter son véhicule à temps derrière l'Opel.

*D. Autres observations*

Compte tenu d'une vitesse initiale des deux voitures d'environ 70 km/h et des conditions de chaussée pratiquement identiques (route sale et mouillée) pour les deux véhicules, le respect d'une distance de sécurité habituelle de 35 mètres (moitié de la valeur indiquée par le compteur de vitesse) aurait suffi pour éviter la collision du point de vue de D.\_\_\_\_\_. Si, selon les déclarations de D.\_\_\_\_\_, la distance était de 70 mètres, un léger freinage de 2.6 à 3.1 m/s<sup>2</sup> aurait suffi, moyennant une réaction immédiate, pour éviter la collision du point de vue de D.\_\_\_\_\_. Les conditions de la chaussée étant comparables pour les deux véhicules impliqués (route mouillée et souillée), il faudrait admettre une réaction très tardive de D.\_\_\_\_\_, une erreur d'appréciation de la situation avec un freinage initial trop faible, une vitesse de la VW nettement supérieure à 70 - 75km/h ou une distance inférieure à 70 mètres.

Même à supposer que D.\_\_\_\_\_ ait circulé en léger décalage latéral par rapport à l'Opel, roulant ainsi sur une section de chaussée possiblement plus sale, les circonstances montrent que là encore, moyennant une réaction immédiate et une distance de 70 mètres, l'accident était évitable du point de vue de D.\_\_\_\_\_. Dans ce cas, techniquement, le caractère inévitable du point de vue de D.\_\_\_\_\_ ne pourrait être retenu que si la décélération maximale de la VW, compte tenu de la saleté de la chaussée, avait été réduite à moins de 2.6 - 3.1 m/s<sup>2</sup> sur la totalité du chemin de freinage tandis que l'Opel atteignait une valeur située autour de 8.5 m/s<sup>2</sup>. Une telle différence d'adhérence entre les deux véhicules impliqués n'est toutefois guère explicable.

Pour émettre des considérations plus approfondies sur cette question, il faudrait disposer de l'original des photos prises par la police et de déclarations plus précises des conductrices impliquées quant aux circonstances de l'accident et aux manoeuvres de freinage."

R.\_\_\_\_\_ s'est rendu sur les lieux de l'accident le 22 juin 2010. Il a procédé, en compagnie du défendeur, à des essais permettant de reconstituer les conditions dans lesquelles la chaussée avait été nettoyée au moyen de l'eau sous pression contenue dans la citerne attelée au tracteur. Examinant les conditions dans lesquelles les deux véhicules impliqués avaient freiné, R.\_\_\_\_\_ a notamment estimé que les déclarations de E.\_\_\_\_\_ étaient plausibles, alors que celles de D.\_\_\_\_\_ n'étaient pas concluantes sur tous les points. Il a mis en évidence que si D.\_\_\_\_\_, conductrice de la VW Golf, avait immédiatement procédé à un freinage d'urgence alors qu'elle disposait, selon ses propres déclarations, d'une visibilité de 70 mètres et que, selon l'expert privé, d'une distance supplémentaire de 22 mètres correspondant à la distance de freinage de l'Opel conduite par E.\_\_\_\_\_, D.\_\_\_\_\_ disposait donc de 92 mètres pour s'arrêter alors que sa distance de freinage était comprise entre 41,5 et 46,5 mètres. R.\_\_\_\_\_ a conclu son rapport en ces termes:

"Avec une vitesse initiale de 70km/h pour les deux véhicules et des conditions de chaussée plus ou moins équivalentes (route sale et mouillée), le respect d'une distance de sécurité habituelle de 35 mètres (moitié de la valeur indiquée par le compteur de vitesse) aurait suffi pour éviter la collision du point de vue de D.\_\_\_\_\_. Si, selon les déclarations de D.\_\_\_\_\_, la distance était de 70 mètres, un léger freinage de 2.6 à 3.1 m/s<sup>2</sup> aurait suffi, moyennant une réaction immédiate, pour éviter la collision du point de vue de D.\_\_\_\_\_. Les conditions de la chaussée étant comparables pour les deux véhicules impliqués (route mouillée et souillée), il faudrait admettre une réaction très tardive de D.\_\_\_\_\_, une erreur d'appréciation de la situation avec un freinage initial trop faible, une vitesse de la VW nettement supérieure à 70 - 75km/h ou une distance inférieure à 70 mètres.

Même à supposer que D.\_\_\_\_\_ ait circulé en léger décalage latéral par rapport à l'Opel (*n.d.r.*: conduite par E.\_\_\_\_\_), roulant ainsi sur une section de chaussée possiblement plus sale, les circonstances montrent que là encore, moyennant une réaction immédiate et une distance de 70 mètres, l'accident était évitable du point de vue de D.\_\_\_\_\_. Dans ce cas, le caractère inévitable du point de

vue de D. \_\_\_\_\_ ne pourrait être retenu que si la décélération maximale de la VW, compte tenu de la saleté de la chaussée, avait été réduite à moins de  $2.6 - 3.1 \text{ m/s}^2$  sur la totalité du chemin de freinage tandis que l'Opel atteignait une valeur située autour de  $8.5 \text{ m/s}^2$ . Or, une telle différence d'adhérence entre les deux véhicules impliqués n'est pas logique."

**10.** En cours de procès, une expertise a été ordonnée et confiée à Heinz Reber, du Dynamic Test Center à Vauffelin (BE). L'expert a rendu son rapport le 5 mars 2012. Il en ressort ce qui suit:

**a)** Il est tout à fait possible que le mélange de terre et d'eau sur la chaussée, provoqué par le transfert d'humus depuis la décharge de P. \_\_\_\_\_ ainsi que les travaux de nettoyage de X. \_\_\_\_\_, ait diminué le coefficient d'adhérence de la chaussée à proximité du point de choc. Il n'est cependant pas possible de déterminer exactement dans quelle mesure l'adhérence a été diminuée. La distance de freinage augmentant de façon inversement proportionnelle à la diminution du coefficient d'adhérence (une diminution de 50% du coefficient d'adhérence double la distance de freinage) et le véhicule de D. \_\_\_\_\_ n'étant pas équipé de l'ABS, il est fort probable que la présence d'une grande quantité d'eau mélangée à de la terre ait conduit à un blocage d'une ou plusieurs roues de son véhicule, diminuant ainsi l'efficacité du freinage, ainsi qu'éventuellement la possibilité de diriger le véhicule.

Le tronçon de route sur lequel les deux véhicules ont freiné est sensiblement le même. Par conséquent, l'adhérence était identique pour les deux véhicules. N'entrent ainsi en compte que les performances propres du véhicule, dépendant de l'état des pneumatiques, des performances du système de freinage ainsi que de la pression appliquée sur les freins par la conductrice. Comme le véhicule de E. \_\_\_\_\_ était équipé de l'ABS, il est tout à fait envisageable que sa distance d'arrêt ait été inférieure à celle du véhicule de D. \_\_\_\_\_. Etant donné que les conditions d'adhérence devaient donc être sensiblement les mêmes pour les deux véhicules, que le premier véhicule a pu s'arrêter avant de heurter la remorque du tracteur et que la distance à disposition de D. \_\_\_\_\_ devait être légèrement plus élevée que pour E. \_\_\_\_\_ (arrêt au-delà de la position où se trouvait le convoi au début du freinage), il aurait dû être possible pour D. \_\_\_\_\_ d'immobiliser son véhicule avant la collision en réagissant normalement.

**b)** L'expert n'a pas été en mesure d'affirmer que la collision aurait sans aucun doute pu être évitée si la route avait été sèche. Pour cela, il aurait fallu savoir à quelle vitesse D. \_\_\_\_\_ a percuté la voiture de E. \_\_\_\_\_ – et donc à quel endroit elle a réagi puis commencé à freiner – car il faut en effet tenir compte du fait que la distance d'arrêt du véhicule de E. \_\_\_\_\_, dans le cas où la route avait été sèche, pouvait également être plus courte. En admettant un freinage dans des conditions optimales, savoir sur route sèche, une décélération maximale de  $8 \text{ à } 9 \text{ m/s}^2$  paraît plausible pour le véhicule de D. \_\_\_\_\_ (décélération maximale de  $9,5 \text{ m/s}^2$  mesurée pour une VW Golf II GTI) circulant à une vitesse de  $75 \text{ km/h}$ . Il faut ajouter à cela un temps de réaction de  $1,04$  seconde et un temps de montée en pression du système de freinage de  $0,17$  seconde, de sorte que l'on obtient une distance d'arrêt comprise entre  $47,5$  et  $50,6$  mètres. Sur une route mouillée, avec des pneus d'été en bon état, un véhicule non équipé de l'ABS et une déclivité de la route de  $2,5 \%$ , on obtiendrait alors une distance de freinage, aux valeurs extrêmes, comprise entre  $58,2$  et

64,8 mètres. A titre d'information, pour un véhicule équipé de l'ABS, on peut augmenter la valeur de la décélération de  $0,5 \text{ m/s}^2$ , soit, dans les mêmes conditions, une distance d'arrêt comprise entre 55,6 et 61,2 mètres.

Malgré le fait que le véhicule de D. \_\_\_\_\_ n'était pas équipé de l'ABS et qu'ainsi sa distance d'arrêt pouvait être prolongée jusqu'à un maximum de 109,4 mètres, il aurait été possible d'immobiliser le véhicule en réagissant immédiatement après avoir vu que le véhicule la précédant effectuait un freinage d'urgence. En effet, la distance d'arrêt minimale de l'Opel se situant à 52,1 mètres, auxquels s'ajoutent les 70 mètres séparant les deux véhicules, D. \_\_\_\_\_ avait ainsi une distance totale de 122,1 mètres à sa disposition pour immobiliser son véhicule. En ne réagissant qu'à la vue du convoi (à 90 mètres), la distance aurait été trop courte pour s'immobiliser uniquement dans le cas où les quatre roues avaient perdu l'adhérence sur toute la distance du freinage, ce qui ne semble pas avoir été le cas.

**c)** Etant donné que la distance d'arrêt du véhicule de E. \_\_\_\_\_ a été supérieure à 40 mètres et qu'elle dit avoir vu le tracteur à cette même distance, D. \_\_\_\_\_ avait forcément plus de 40 mètres devant elle pour immobiliser son véhicule. En tous les cas, quel que soit l'endroit d'où il était possible d'apercevoir le tracteur et sa remorque, la distance séparant ledit endroit de la position d'arrêt du véhicule de E. \_\_\_\_\_ est obligatoirement plus élevée que la distance le séparant de l'endroit où se trouvait le tracteur lors de la réaction de E. \_\_\_\_\_, étant donné que la position d'arrêt de son véhicule se situait au-delà de la position qu'occupait le tracteur au moment où elle a dit l'avoir aperçu. En admettant que E. \_\_\_\_\_ a aperçu le tracteur à la limite de la visibilité et qu'elle s'est immobilisée à une distance de 52,1 mètres au minimum après le point de réaction, cela implique que D. \_\_\_\_\_ devait avoir au moins 50 mètres pour réagir et immobiliser son véhicule, soit une distance inférieure à 70 mètres.

En admettant un temps d'arrêt compris entre 4,2 secondes (distance d'arrêt de 52,1 mètres, vitesse initiale de 70 km/h) et 5,1 secondes (distance d'arrêt de 64,8 mètres, vitesse initiale de 75 km/h) pour le véhicule de E. \_\_\_\_\_, ainsi qu'une vitesse de l'ordre de 5 à 15 km/h pour le tracteur, ce dernier aurait donc parcouru une distance de 5,8 à 21,2 mètres. Ainsi, pour s'arrêter à 3 mètres de l'arrière de la remorque du convoi agricole, il aurait fallu que E. \_\_\_\_\_ débute son freinage alors que le convoi se trouvait entre environ 47 et 49 mètres devant elle. Il est donc probable que E. \_\_\_\_\_ ait réagi alors qu'elle se trouvait plus éloignée du convoi que les 40 mètres annoncés dans sa déclaration. La configuration de la chaussée permet d'ailleurs une visibilité au-delà de 40 mètres.

**d)** Interrogé sur l'exactitude des considérations, calculs et conclusions de l'ingénieur en automobiles diplômé ETS R. \_\_\_\_\_, l'expert judiciaire a exposé que même si treize ans s'étaient écoulés entre l'accident et l'établissement de l'expertise en question, les lieux n'avaient pas changé et le matériel utilisé (à savoir la citerne à eau) était toujours le même, de sorte que certaines constatations ont pu être effectuées, comme par exemple le fait que la distance de visibilité était supérieure à 40 mètres. Pour le reste des suppositions contenues dans le rapport d'R. \_\_\_\_\_, l'expert a estimé qu'elles avaient été effectuées sur la base des connaissances actuelles en accidentologie, afin de tenter d'expliquer les raisons de cet accident.

L'expert a en effet exposé que les informations concernant l'accident étaient pour le moins succinctes. On ne connaît pas, par exemple, l'endroit exact où les deux véhicules se sont percutés, ce qui aurait permis de déterminer l'endroit d'où E. \_\_\_\_\_ pouvait apercevoir le convoi agricole pour la première fois. En l'absence de ces informations, les calculs effectués par R. \_\_\_\_\_ l'ont été sur la base des renseignements fournis par les protagonistes et les témoins. Les suppositions faites dans le rapport du 2 juillet 2010 sont toutefois basées sur les informations à disposition et ne sont, d'avis d'expert, aucunement choisies de façon à être favorables aux défendeurs. De plus, le rapport de police fait état d'une distance de visibilité de 90 mètres, soit bien supérieure aux 40 mètres dont fait état E. \_\_\_\_\_ dans ses déclarations. De plus, l'expert ne connaissant pas l'état de salissure de la chaussée au moment de la collision, seules des suppositions peuvent être effectuées afin de tenter d'expliquer pourquoi D. \_\_\_\_\_ n'a pas pu s'arrêter à temps. Au même titre qu'R. \_\_\_\_\_, l'expert judiciaire n'a pas été en mesure de se prononcer de manière précise sur les circonstances qui ont conduit à l'accident. En effet, seules des suppositions peuvent être faites, car trop d'inconnues subsistent, telles que la distance de visibilité annoncée par rapport à celle relevée, la distance séparant les deux voitures ou encore l'endroit exact où a eu lieu la collision. Cependant, en tenant compte de paramètres défavorables, ainsi que d'une distance de visibilité de 90 mètres (relevée par la police peu après l'accident), l'expert a estimé qu'il était peu probable que la collision était inévitable si les déclarations fournies par D. \_\_\_\_\_ étaient exactes.

L'expert a confirmé que le rapport d'R. \_\_\_\_\_ tenait compte d'un temps de réaction au freinage d'une seconde. Cette durée est fortement sujette à controverse et il n'est pas rare de trouver de fortes disparités dans la littérature, donnant un temps de réaction de 2 secondes, voire parfois même plus. Cependant, des essais récents ont démontré qu'un temps de réaction d'environ une seconde est tout à fait plausible, quel que soit l'âge ou le sexe du conducteur. On admet ainsi généralement un temps de réaction de 1,04 seconde au freinage, mais il peut également être légèrement plus court dans le cas où le conducteur peut ou doit s'attendre à un danger. D'ailleurs, le rapport d'R. \_\_\_\_\_ tient compte de la distance parcourue pendant ce temps de réaction, savoir une valeur comprise entre 22,2 et 25,5 mètres.

En outre, les considérations d'R. \_\_\_\_\_ quant à la diminution de l'adhérence et la valeur minimale permettant un arrêt avant le choc sont tout à fait plausibles et conduisent à la conclusion, correcte selon l'expert, qu'en circulant à au moins 70 mètres derrière le véhicule de E. \_\_\_\_\_ et en réagissant normalement, il aurait été possible à D. \_\_\_\_\_ d'immobiliser son véhicule avant le point de choc. Seule une réaction tardive, que l'on pourrait mettre sur le fait qu'il ne lui a pas été possible d'apercevoir immédiatement le convoi agricole – et donc qu'elle a pu potentiellement mal interpréter le freinage de la voiture la précédant – ainsi qu'une adhérence fortement diminuée sur toute la longueur de son freinage pourraient expliquer que le choc a eu lieu. Une autre possibilité serait que la distance séparant les deux véhicules était inférieure à 70 mètres ou que la vitesse de D. \_\_\_\_\_ ait été plus élevée que 70 km/h ou 75 km/h.

En revanche, la distance de freinage arrêtée à une valeur comprise entre 41,5 et 46,5 mètres dans le

rapport du 2 juillet 2010 ne tient pas compte de la perte d'adhérence due au mélange de terre et d'eau sur la chaussée. En effet, la distance d'arrêt retenue par R.\_\_\_\_\_ tient compte d'un freinage selon une décélération de 8,5 m/s<sup>2</sup>, ce qui est une valeur relativement élevée en fonction des conditions de la chaussée. Il est ainsi fort probable, d'avis d'expert, que la décélération ait été diminuée du fait de la présence d'eau et de terre sur la chaussée. La décélération dans des conditions défavorables – comme la présence de terre et d'eau – peut être diminuée jusqu'à une valeur de 2,5 à 3,5 m/s<sup>2</sup> (route très sale avec une grande quantité d'eau). Dans le cas d'espèce, la déclivité (montante) de la route augmente quelque peu ces valeurs. L'expert a donc estimé que, dans le pire des cas, la voiture de D.\_\_\_\_\_ se serait immobilisée après 109,4 mètres (temps de réaction d'une seconde, temps de montée en pression du système de freinage de 0,17 seconde et vitesse initiale de 75 km/h). Cependant, étant donné la déclivité latérale de la chaussée (sur la droite, en direction du trottoir), il est probable que seules les roues droites du véhicule de D.\_\_\_\_\_ se soient trouvées dans une grande quantité d'eau, abaissant la décélération à une valeur comprise entre 4 et 5 m/s<sup>2</sup>, d'où une distance d'arrêt comprise entre 58,9 et 76,9 mètres.

**e)** En conclusion, en admettant que la distance de visibilité à l'approche du lieu de la collision était effectivement réduite à environ 40 mètres, il est dès lors tout à fait possible, du fait de l'absence d'ABS sur le véhicule de D.\_\_\_\_\_, que l'état de la chaussée ait induit une perte d'adhérence sur une ou plusieurs roues, prolongeant la distance d'arrêt et ne lui permettant pas de s'immobiliser sur une distance aussi courte que E.\_\_\_\_\_ (véhicule équipé de l'ABS), conduisant à la collision. Toutefois, selon les constatations de la police, d'R.\_\_\_\_\_ ainsi que celles de l'expert, il appert que la distance de visibilité devait être plus élevée (au minimum 80 mètres, quel que soit l'endroit). La conductrice de la première voiture a déjà vraisemblablement freiné tardivement. A cet instant, il n'était pas encore possible pour D.\_\_\_\_\_ d'apercevoir le convoi mais, avec une distance de 70 mètres entre son véhicule et celui de E.\_\_\_\_\_, elle avait la possibilité de voir sa manoeuvre de freinage.

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

**12.a)** Par demande du 26 mars 2010, la demanderesse O.\_\_\_\_\_ SA a pris les conclusions suivantes:

"A Principalement

1. Condamner la O.\_\_\_\_\_ SA, P.\_\_\_\_\_, 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.
2. Prononcer la mainlevée de l'opposition formée par:
  - 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.-;

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

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.
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

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.
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

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

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.
9. Prononcer la mainlevée de l'opposition formée par:
  - 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;
  - 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

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.
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 surprise. 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 "débitur 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 récursoirement 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 été 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 valant 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 d'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.

**Par ces motifs,  
la Cour civile,  
statuant à huis clos,  
prononce :**

- I.** Le défendeur P.\_\_\_\_\_ et la défenderesse R.\_\_\_\_\_ SA doivent payer, solidairement entre eux, à la demanderesse O.\_\_\_\_\_ SA la somme de 661'909 fr. 60 (six cent soixante-et-un mille neuf cent neuf francs et soixante centimes), avec intérêt à 5% l'an dès le 5 septembre 2009.
- II.** L'opposition formée par le défendeur P.\_\_\_\_\_ à l'encontre du commandement de payer n° 209339 de l'Office des poursuites d'Y.\_\_\_\_\_, qui lui a été notifié le 4 septembre 2009, à la réquisition d'O.\_\_\_\_\_ SA, est définitivement levée à concurrence du montant en capital et intérêt alloué sous chiffre I ci-dessus.
- III.** Les frais de justice sont arrêtés à 31'672 fr. 85 (trente-et-un mille six cent septante-deux francs et huitante-cinq centimes) pour la demanderesse O.\_\_\_\_\_ SA, et à 12'807 fr. 60 (douze mille huit cent sept francs et soixante centimes) pour les défendeurs P.\_\_\_\_\_ et R.\_\_\_\_\_ SA, solidairement entre eux.
- IV.** Le défendeur P.\_\_\_\_\_ et la défenderesse R.\_\_\_\_\_ SA, solidairement entre eux, verseront à la demanderesse O.\_\_\_\_\_ SA le montant de 63'129 fr. 60 (soixante-trois mille cent vingt-neuf francs et soixante centimes) à titre de dépens.
- V.** Toutes autres ou plus amples conclusions sont rejetées, dans la mesure où elles ont encore un objet.

Le président :            Le greffier :

P. Muller            G. Intignano

Du

Le jugement qui précède, dont le dispositif a été communiqué aux parties le 27 novembre 2012, lu et approuvé à huis clos, est notifié, par l'envoi de photocopies, aux conseils des parties.

Les parties peuvent faire appel auprès de la Cour d'appel civile du Tribunal cantonal dans les trente jours dès la notification du présent jugement en déposant auprès de l'instance d'appel un appel écrit et motivé, en deux exemplaires. La décision qui fait l'objet de l'appel doit être jointe au dossier.

Le greffier :