

200.2018.304.LAA

BEP/REN

**Tribunal administratif du canton de Berne**  
Cour des affaires de langue française

**Jugement du 4 décembre 2019**

Droit des assurances sociales

C. Meyrat Neuhaus, présidente  
M. Moeckli et C. Tissot, juges  
Ph. Berberat, greffier

**A.** \_\_\_\_\_  
représenté par Me B. \_\_\_\_\_  
recourant

contre

**C.** \_\_\_\_\_ **SA**  
représentée par Me D. \_\_\_\_\_  
intimée

relatif à une décision sur opposition de cette dernière du 14 mars 2018



**En fait:**

**A.**

Le 2 août 2017, A. \_\_\_\_\_, né en 1972, a subi un accident de moto lors d'un entraînement de deux jours organisé par une école de conduite sur le circuit E. \_\_\_\_\_, lors duquel il a subi une fracture des vertèbres cervicales. Après un traitement et une opération en urgence au Centre hospitalier universitaire de F. \_\_\_\_\_, où une tétraplégie et une fracture complexe des vertèbres C6 et C7 ont notamment été diagnostiquées, il a été transféré par la Rega, Garde aérienne suisse de sauvetage, au Centre suisse des paraplégiques à Nottwil. C. \_\_\_\_\_ SA (ci-après: C. \_\_\_\_\_) a pris le cas en charge, en tant qu'assureur-accidents de l'entreprise dont A. \_\_\_\_\_ est directeur (seul organe de la société depuis début 2018).

Lors d'un entretien ayant eu lieu à l'institution de Nottwil le 27 octobre 2017 entre le responsable du cas chez C. \_\_\_\_\_ et l'assuré, ce dernier a été informé de l'intention de l'assureur de lui allouer des prestations en espèces réduites de 50%, au motif que l'atteinte à la santé lors de l'accident du 2 août 2017 était consécutive à une entreprise téméraire absolue. Par courriel du 31 octobre 2017, l'avocate mandatée par l'assuré a contesté la réduction de prestations envisagée par l'assureur-accidents, joignant à l'appui une prise de position du 12 octobre 2017 de l'école de motocyclisme ayant organisé le stage d'entraînement des 1<sup>er</sup> et 2 août 2017. Nonobstant, par décision du 6 novembre 2017, C. \_\_\_\_\_ a prononcé une réduction de 50% de toutes les prestations en espèces en relation avec l'accident assuré, donc mis à part les prestations (en nature) de soins et les traitements médicaux, considérant que l'accident en question était la conséquence d'une entreprise téméraire.

## **B.**

Le 5 décembre 2017, la mandataire de l'assuré a formé opposition contre la décision précitée du 6 novembre 2017 de l'assureur-accidents, qui a maintenu sa position par décision sur opposition du 14 mars 2018.

## **C.**

Par acte du 20 avril 2018, l'assuré, toujours représenté par la même mandataire, a recouru auprès du Tribunal administratif du canton de Berne (TA) contre la décision sur opposition du 14 mars 2018. Sous suite de dépens, il conclut à son annulation, principalement à l'octroi des prestations d'assurance-accidents sans réduction, et subsidiairement au renvoi de la cause à l'intimée pour complément d'instruction.

Dans son mémoire de réponse du 22 mai 2018, l'intimée, désormais représentée par un avocat, conclut au rejet du recours, sous suite des frais et dépens. Par réplique du 4 juin 2018 et duplique du 18 juin 2018, les parties ont maintenu leurs conclusions respectives. Avec sa réplique, la mandataire du recourant a produit sa note d'honoraires.

## **En droit:**

### **1.**

**1.1** La décision sur opposition du 14 mars 2018 représente l'objet de la contestation; elle ressortit au droit des assurances sociales et confirme la décision du 6 novembre 2017 prononçant une réduction de 50% des prestations en espèces allouées par l'assureur-accidents à la suite de l'accident du 2 août 2017. L'objet du litige porte sur l'annulation de cette décision sur opposition et l'octroi au recourant des prestations d'assurance-accidents sans réduction, subsidiairement sur le renvoi de la cause à l'assurance pour instruction et nouvelle décision.

**1.2** Interjeté en temps utile, dans les formes prescrites, auprès de l'autorité de recours compétente, par une partie disposant de la qualité pour recourir et représentée par une mandataire dûment autorisée, le recours est recevable (art. 56 ss de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales [LPGA, RS 830.1]; art. 15 et 74 ss de la loi cantonale sur la procédure et la juridiction administratives [LPJA, RSB 155.21]).

**1.3** Le jugement de la cause incombe à la Cour des affaires de langue française du TA dans sa composition ordinaire de trois juges (art. 54 al. 1 let. c et 56 al. 1 de la loi cantonale du 11 juin 2009 sur l'organisation des autorités judiciaires et du Ministère public [LOJM, RSB 161.1]).

**1.4** Le TA examine librement la décision contestée et n'est pas lié par les conclusions des parties (art. 61 let. c et d LPGA; art. 80 let. c ch. 1 et 84 al. 3 LPJA).

## **2.**

**2.1** En principe, les prestations de l'assurance-accidents obligatoire sont allouées en cas d'accident professionnel, d'accident non professionnel et de maladie professionnelle (art. 6 al. 1 de la loi fédérale du 20 mars 1981 sur l'assurance-accidents [LAA, RS 832.20]). Est réputé accident toute atteinte dommageable, soudaine et involontaire, portée au corps humain par une cause extérieure extraordinaire qui compromet la santé physique, mentale ou psychique ou qui entraîne la mort (art. 4 LPGA). L'assurance-accidents obligatoire n'alloue des prestations que s'il existe un lien de causalité à la fois naturelle et adéquate entre l'accident et l'atteinte à la santé (ATF 129 V 177 c. 3.1 et 3.2; SVR 2018 UV n° 3 c. 3.1, 2012 UV n° 2 c. 3.1).

**2.2** A certaines conditions, les prestations d'assurance peuvent faire l'objet d'une réduction ou d'un refus. Les dispositions légales correspondantes de la LAA (chapitre 3, art. 36-42) coexistent avec la réglementation générale contenue à l'art. 21 LPGA. Parmi les conditions évoquées, il convient de distinguer entre les accidents professionnels et les accidents non professionnels.

**2.2.1** S'agissant de tous les accidents (professionnels ou non), les prestations d'assurance en espèces peuvent être réduites ou refusées:

- en vertu de l'art. 21 al. 1 LPGA, si l'assuré a aggravé le risque assuré ou en a provoqué la réalisation dans deux situations: soit intentionnellement (cette hypothèse est également prévue à l'art. 37 al. 1 LAA, lequel exclut néanmoins l'indemnité pour frais funéraires de son champ d'application), soit en commettant intentionnellement un crime ou un délit;
- en vertu de l'art. 37 al. 3 LAA, si l'assuré a provoqué l'accident en commettant, non intentionnellement, un crime ou un délit (en dérogation à l'art. 21 al. 1 LPGA, mais avec certaines limites quant à la nature des prestations et en faveur des proches ou survivants).

**2.2.2** En ce qui concerne les accidents non professionnels, les dispositions légales suivantes permettent en plus une réduction ou un refus de prestations:

- l'art. 39 LAA, mis en œuvre par les art. 49 et 50 de l'ordonnance fédérale du 20 décembre 1982 sur l'assurance-accidents ([OLAA, RS 832.202]), si l'assuré s'est lui-même exposé à des dangers extraordinaires ou à des entreprises téméraires;
- l'art. 37 al. 2 LAA, si l'assuré a provoqué l'accident par une négligence grave (en dérogation à l'art. 21 al. 1 LPGA, mais avec certaines limites quant à la nature et la durée des prestations et en faveur des proches ou survivants).

**2.2.3** Fondé sur l'art. 39 LAA, l'art. 50 OLAA prévoit qu'en cas d'accidents non professionnels dus à une entreprise téméraire, les prestations en espèces sont réduites de moitié; elles sont refusées dans les cas particulièrement graves (al. 1); les entreprises téméraires sont celles par lesquelles l'assuré s'expose à un danger particulièrement grave sans prendre de mesures destinées à ramener celui-ci à des proportions raisonnables ou sans pouvoir prendre de telles mesures; toutefois, le sauvetage d'une personne est couvert par l'assurance, même s'il peut être considéré comme une entreprise téméraire (al. 2).

La jurisprudence qualifie d'entreprises téméraires absolues celles qui, indépendamment de l'instruction, de la préparation, de l'équipement et des aptitudes de l'assuré, comportent des risques particulièrement importants, même si elles sont pratiquées dans les conditions les moins défavorables. Il en va de même des activités risquées dont la pratique ne répond à aucun intérêt digne de protection (ATF 141 V 216 c. 2.2, 138 V 522 c. 3.1; SVR 2007 UV n° 4 c. 2.1). Ont par exemple été considérées comme des entreprises téméraires absolues la participation à une course automobile de côte ou en circuit (ATF 113 V 222, 112 V 44), à une compétition de motocross (RAMA 1991 U 127 p. 221), à un combat de boxe ou de boxe thaï (ATFA 1962 p. 280; RAMA 2005 U 552 p. 306), la pratique, même à titre de hobby, du "Dirt Biking" (ATF 141 V 37), un plongeon dans une rivière d'une hauteur de quatre mètres sans connaître la profondeur de l'eau (ATF 138 V 522), ou encore, faute de tout intérêt digne de protection, l'action de briser un verre en le serrant dans sa main (SVR 2007 UV n° 4 c. 2.1; TF 8C\_638/2015 du 9 mai 2016 c. 2.2).

D'autres activités non dénuées d'intérêt comportent des risques élevés, qui peuvent être limités, toutefois, à un niveau admissible si l'assuré remplit certaines exigences sur le plan des aptitudes personnelles, du caractère et de la préparation. A défaut, l'activité est qualifiée de téméraire et l'assurance-accidents est en droit de réduire ses prestations conformément aux art. 39 LAA et 50 OLAA. On parle dans ce cas d'une entreprise téméraire relative, en ce sens que le refus ou la réduction des prestations dépend du point de savoir si l'assuré était apte à l'exercer et a pris les précautions nécessaires pour limiter les risques à un niveau admissible (ATF 141 V 216 c. 2.2, 138 V 522 c. 3.1). Peuvent constituer des entreprises téméraires relatives, le canyoning (ATF 125 V 312), la plongée, y compris la plongée spéléologique dans une source (ATF 134 V 340, 96 V 100), l'alpinisme et la varappe (ATF 97 V 72, 86), le vol delta (ATF 104 V 19), à certaines conditions la pratique de la moto sur circuit en dehors d'une compétition (TF 8C\_472/2011 du 27 janvier 2012). Selon le degré de difficulté et le niveau de risque dans un cas particulier, il n'est pas exclu de qualifier l'une ou l'autre de ces activités d'entreprise téméraire absolue (ATF 134 V 340 c. 3.2.3; TF 8C\_638/2015 du 9 mai 2016 c. 2.3.).

**2.2.4** Dans l'arrêt 8C\_472/2011 du 27 janvier 2012, le Tribunal fédéral (TF) a jugé que la pratique de la moto sur circuit, en dehors de toute compétition, devait être considérée comme une entreprise téméraire absolue, compte tenu des circonstances dans lesquelles la séance de pilotage s'était déroulée. De son côté, la Commission ad hoc des sinistres LAA a établi à l'intention des assureurs-accidents une recommandation en matière d'entreprises téméraires (recommandation n° 5/83 du 10 octobre 1982 complétée le 27 juin 2018). Cette recommandation contient une liste des entreprises considérées comme téméraires. Sont notamment considérées comme telles les courses de moto, y compris l'entraînement, ainsi que la moto sur circuit (hors cours de formation à la sécurité routière). De telles recommandations n'ont toutefois pas valeur d'ordonnance administrative ni de directives d'une autorité de surveillance aux autorités d'exécution de la loi. Il s'agit de simples recommandations qui ne lient pas le juge (ATF 114 V 315 c. 5c).

**2.3** L'administration, en tant qu'autorité de décision, et le juge, en cas de recours, ne peuvent considérer un fait comme établi que lorsqu'ils sont convaincus de son existence. En droit des assurances sociales, pour autant que la loi n'en dispose pas autrement, le juge doit fonder sa décision sur les faits qui présentent un degré de vraisemblance prépondérante. La simple possibilité de l'existence d'un fait ne suffit pas. Le juge doit bien plutôt retenir les éléments qui, parmi les faits possibles, lui paraissent les plus probables (ATF 144 V 427 c. 3.2, 138 V 218 c. 6). D'après la jurisprudence en la matière, la règle du degré de vraisemblance prépondérante appliquée généralement à l'appréciation des preuves en droit des assurances sociales est également déterminante pour ce qui est de l'établissement d'une entreprise téméraire au sens des art. 39 LAA et 50 OLAA (TF 8C\_317/2014 du 27 avril 2015 c. 3.3).

### **3.**

**3.1** En l'espèce, il est incontesté que l'événement du 2 août 2017 remplit les conditions de la notion d'accident (voir ci-dessus c. 2.1), de nature non professionnelle, assuré auprès de l'intimée. Le lien de causalité

naturel et adéquat entre l'accident de moto du 2 août 2017 et l'atteinte à la santé du recourant n'est pas non plus contesté; l'intimée a reconnu son obligation de prise en charge et verse des prestations à l'assuré.

Est en revanche litigieux, le fait de savoir si l'intimée a procédé à juste titre à une réduction de 50% des prestations en espèces, au motif que le recourant s'est exposé à une entreprise téméraire au sens de l'art. 39 LAA en corrélation avec l'art. 50 OLAA (voir ci-dessus c. 2.2.3).

**3.2** Pour justifier la réduction de prestations fondée sur l'art. 50 OLAA, l'intimée a considéré en substance, dans sa décision sur opposition du 14 mars 2018, que l'accident assuré avait eu lieu lors d'une séance de conduite libre sur un circuit, au cours de laquelle les participants sont enclins à tester leurs limites et à rouler à des vitesses élevées qui ne seraient pas possibles sur des routes publiques. Dans son mémoire de réponse du 22 mai 2018 et sa duplique du 18 juin 2018, l'intimée est par ailleurs d'avis que si la manifestation des 1<sup>er</sup> et 2 août 2017 n'était pas conçue comme une compétition, il ne fait néanmoins pas de doute que son but était de permettre aux participants de tester leurs compétences et leurs machines à la limite de leurs possibilités, dans la mesure où la documentation du cours produite par le recourant permet de constater qu'il était prévu de rouler dans une infrastructure sécurisée aussi à vitesse élevée et dans des conditions extrêmes, que les motos des participants pouvaient être équipées au choix de pneus avec profils ou de pneus slicks (ces derniers étant interdits sur route ouverte et réservés à la compétition), que si la présence d'instructeurs était prévue, une reconnaissance du circuit avec l'un d'entre eux n'était que facultative et que le centre de gravité de la manifestation était évidemment constitué d'entraînements libres, soit une phase durant laquelle les participants étaient tentés de forcer leur talent et de tester leurs limites et celles de leur machine, plutôt que de rouler comme s'ils se trouvaient sur route ouverte. Se référant à la vidéo de l'accident figurant au dossier, l'intimée estime aussi que si l'on était encore loin des vitesses de passage de motos de compétition, les conditions du jour étaient néanmoins très proches de celles qui prévalent lors d'une course, et cela dans un environnement qui n'était pas idéal. Elle ajoute que c'était bien pour permettre aux participants d'approcher leurs limites que le

cours était organisé sur circuit fermé, car sinon, il eût été possible de l'organiser sur route ouverte, et que dans un tel contexte, il était plus que prévisible que les participants ne se contentent pas de rouler normalement, sur la droite de la chaussée, à une vitesse excluant tout risque de chute sauf événement extraordinaire. En conclusion, elle retient qu'on ne peut reconnaître que le recourant, contrairement à ce qu'il prétend, ne participait qu'à une sorte de cours de conduite sur circuit, car il n'était pas question de slalom entre des cônes, de tests de freinage d'urgence ou encore de manœuvres d'évitement, mais bien de se mettre dans des conditions aussi proches que possible que celles d'une course, certes sans chronométrage, mais avec d'autres participants qu'on pouvait vouloir rattraper ou distancer, ainsi que des passages de courbes aussi à vitesse élevée, et tout cela avec une ambiance et une émulation proche de la compétition. Selon l'intimée, il s'ensuit qu'il y avait donc bien eu de la part du recourant une prise de risque supplémentaire par rapport à un comportement ordinaire sur route ouverte.

**3.3** Pour sa part, le recourant conteste tout d'abord l'argument de l'intimée selon lequel il ressortirait de la prise de position du 12 octobre 2017 de l'école de motocyclisme ayant organisé le stage d'entraînement des 1<sup>er</sup> et 2 août 2017 que les participants n'avaient pas bénéficié d'une grande instruction sur le circuit de la part des instructeurs. Il fait valoir au contraire que cette instruction était bel et bien présente de manière constante et qu'il avait été étroitement encadré par des instructeurs chevronnés. Le recourant invoque également que les circonstances du cas d'espèce diffèrent grandement de celles ayant prévalu dans l'arrêt du TF 8C\_472/2011 du 27 janvier 2012, sur lequel l'intimée s'est fondée, dans la mesure où l'accident s'est déroulé à un endroit où la visibilité était bonne pour les pilotes qui précédaient le recourant et que la vitesse ne saurait être qualifiée d'élevée vu le virage obligeant à ralentir à cet endroit. Il précise en outre qu'aucune autre moto ne roulait à une distance rapprochée de lui, l'instructeur ayant estimé la distance à 300 mètres. Il ajoute que des instructeurs étaient présents non seulement lors des courses de repérage, mais aussi de l'entraînement libre, encadrant les participants. Le recourant conteste encore le fait que l'intimée ait considéré qu'une session de pilotage sur un circuit constitue en soi une entreprise

téméraire et estime que cette conception va à l'encontre de la jurisprudence précitée, selon laquelle on ne saurait d'emblée affirmer que la pratique de la moto sur circuit, en dehors de toute compétition, constitue une entreprise téméraire absolue, car en l'occurrence, les mesures et les contrôles pris ont permis de ramener le risque à des proportions raisonnables, au sens de l'art. 50 al. 2 OLAA. A ses yeux, une possibilité devrait exister pour les assurés tel le recourant d'améliorer leur conduite et il conviendrait dès lors de retenir une exception pour les entraînements de sécurité pour avancés. Finalement, il reproche à l'intimée de prêter à chaque motard s'entraînant sur un circuit l'intention de tester ses propres limites et souligne qu'en tant que père de trois enfants, son intention était véritablement d'améliorer sa technique de conduite dans une infrastructure sécurisée, afin d'être mieux armé pour faire face à la circulation routière. Dans sa réplique du 4 juin 2018, le recourant conteste encore notamment vivement l'argument de l'intimée selon lequel le risque encouru par les participants au stage des 1<sup>er</sup> et 2 août 2017 serait très proche de celui assumé par les motards qui prennent part à une course sur circuit; il invoque que les participants n'étaient aucunement en compétition entre eux ou avec un chronomètre, ce qui entraîne selon lui un tout autre comportement sur le circuit et une attitude très différente quant à la prise de risque, celle-ci ayant été bien plus faible dans le cas d'espèce sur le plan de la vitesse et des manœuvres que dans le cas d'une compétition. Au surplus, le recourant fait valoir que l'intimée n'a entrepris aucune démarche pour pallier l'absence d'un rapport de police de l'accident et instruire correctement les faits, et que si elle veut se prévaloir d'une vitesse trop élevée ou d'une erreur manifeste de pilotage, elle doit en amener la preuve selon les règles connues sur le fardeau de la preuve.

#### 4.

**4.1** En l'occurrence, il s'agit donc de déterminer si l'accident assuré qui a provoqué l'atteinte à la santé du recourant découle d'une entreprise téméraire au sens des art. 39 LAA et 50 OLAA, permettant à l'assureur-accidents de réduire de moitié les prestations en espèces. Pour ce faire, il convient d'examiner si la séance de pilotage sur circuit, au cours de

laquelle l'accident s'est produit, constitue une entreprise téméraire absolue, en vertu de la jurisprudence en la matière.

**4.2** Le TF s'est prononcé plus spécifiquement à deux reprises sur la notion d'entreprise téméraire absolue en rapport avec des séances d'entraînement motocycliste sur circuit. Dans un premier arrêt 8C\_472/2011 du 27 janvier 2012, il a estimé qu'on ne saurait d'emblée affirmer que la pratique de la moto sur circuit, en dehors de toute compétition, constituait une entreprise téméraire absolue (c. 4), et qu'il convenait d'examiner les conditions concrètes dans lesquelles la séance de pilotage s'était déroulée. Il a considéré que les circonstances dans lesquelles l'accident en question s'était produit (nombre limité de participants, pas de départ en masse ni de chronométrage, mais circulation des motos à vitesse élevée et à une distance rapprochée sur une portion du circuit sans visibilité à l'arrière) avaient entraîné la réalisation d'un risque particulièrement important, inhérent au genre de manifestation auquel l'assuré participait, car même lorsque les séances de pilotage sur circuit ne faisaient pas l'objet d'un chronométrage, elles n'en impliquaient pas moins une certaine recherche de vitesse, sans quoi elles ne présenteraient guère d'intérêt. Le TF a poursuivi qu'à l'abri des contraintes de la circulation routière, de telles séances donnaient au pilote la possibilité de rouler bien au-delà des limitations de vitesse qu'imposait la conduite sur route, lui permettaient d'adopter la meilleure trajectoire sur circuit, de s'entraîner aux techniques de freinage et de positionnement sur la moto et lui offraient aussi l'occasion de tester ses propres limites et celles de sa machine. Par ailleurs, la Haute Cour a retenu que le fait de rouler en groupe dans ces circonstances était de nature à susciter une certaine émulation, voire à favoriser un esprit de compétition, que le risque de chute n'était dès lors pas négligeable même pour un pilote expérimenté, et que lorsque plusieurs motos roulaient à des distances très rapprochées et à des vitesses élevées, de surcroît sur une portion de circuit sans visibilité à l'arrière, une chute présentait un danger particulièrement grave, tout d'abord pour la victime, qui risquait d'être percutée de plein fouet, et ensuite pour les pilotes qui suivent de près et qui risquent à leur tour de chuter. Le TF a souligné qu'un tel danger ne pouvait guère être maîtrisé par le personnel d'encadrement (c. 5.2) et conclu qu'il s'agissait d'une entreprise téméraire

absolue. Cette jurisprudence a ensuite été confirmée par le TF dans un arrêt récent, 8C\_217/2018 du 26 mars 2019, publié dans SVR 2019 UV n° 33, où il a considéré que les circonstances du cas en question (la vitesse n'avait pas été mesurée mais estimée par endroits à 200 km/h, les dépassements étaient permis, une distance théorique de 154 mètres séparait les participants, la visibilité était restreinte sur certaines portions du circuit) étaient similaires à celles du premier arrêt cité, raison pour laquelle il a également considéré qu'il s'agissait d'une entreprise téméraire absolue. Dans ledit arrêt, le TF a par ailleurs répété que l'attrait du pilotage dit "libre" sur un circuit fermé résidait principalement pour ses adeptes dans la recherche d'une vitesse élevée, et qu'il n'est par ailleurs pas décisif sur le plan de la vitesse, dans l'appréciation du cas, que la chute ait eu lieu dans un virage, là où elle est inférieure à la moyenne, car la difficulté du pilotage d'une moto consiste surtout dans la manière de négocier un virage (vitesse d'entrée, trajectoire, accélération). Sur la question de l'encadrement des participants par des instructeurs, le TF a enfin relevé qu'en cas d'accident, l'intervention des secours et des commissaires n'intervient qu'après coup. Il a conclu de toutes ces considérations que dans ce cas également, l'accident survenu dans les conditions décrites résultait de la réalisation d'un risque particulièrement important inhérent à ce genre de manifestation, qui constituait une entreprise téméraire absolue, l'assureur-accidents étant en conséquence en droit de réduire ses prestations de moitié.

### **4.3**

**4.3.1** Au vu du dossier, on constate qu'aucun rapport de police n'a été établi lors de l'accident du 2 août 2017. Concernant le stage d'entraînement de deux jours auquel le recourant a participé, le site internet de l'école de conduite organisatrice, sur la page qui y est consacrée, vante la situation d'absence de limitation découlant de l'état des routes, des limites de vitesse et des autres usagers de la route, chacun n'éprouvant plus que ses propres limites, et sur la page consacrée au circuit E. \_\_\_\_\_ (www.[...]), attire l'attention sur l'absence de longues instructions, de courses et de chronométrage. La documentation du stage indique comme but, que le but du stage est l'amélioration de la maîtrise du véhicule et de l'appréciation de ses performances personnelles grâce à la possibilité de pratiquer sur une

infrastructure sans circulation en sens inverse, avec d'importantes zones de sécurité, aussi à haute vitesse et dans des situations extrêmes, qui ne peuvent pas être entraînées dans la circulation sur route mais devraient être maîtrisées en cas d'urgence. Selon le programme du stage, les participants ont suivi le premier jour un briefing obligatoire de 30 minutes portant sur la présentation de l'entraînement, des informations, les règles de comportement, l'organisation, etc. La possibilité leur a été ensuite donnée, à titre facultatif, de procéder à la reconnaissance de la piste avec des instructeurs compétents. La matinée a permis aux participants d'étudier le point de freinage et la technique du regard (ligne idéale, guidage du regard), alors qu'une session d'entraînement libre (en allemand: "freies Training") était prévue l'après-midi. Le lendemain, lors du second jour de la séance de pilotage, les participants ont, à nouveau, suivi un briefing obligatoire, mais de 15 minutes cette fois-ci, et ont ensuite eu la possibilité de rouler librement (en allemand: "freies Fahren") sur la piste lors de deux sessions, l'une le matin et l'autre l'après-midi. Un rapport du 12 octobre 2017 rédigé par l'un des instructeurs présents sur place esquisse la philosophie de la manifestation. Il mentionne en particulier que l'accident du recourant a eu lieu sur une portion du circuit qui n'est pas particulièrement rapide et qu'il roulait seul à ce moment-là. L'auteur du rapport estime que les autres participants se trouvaient à une distance d'au moins 300 mètres avant et après le recourant au moment de sa chute, et précise notamment qu'un médecin et une ambulance étaient prêts à intervenir en permanence. Il ressort aussi de la documentation du stage que les participants devaient disposer d'un permis de conduire valable, sans que des licences d'autorités sportives soient obligatoires. Les motos devaient en outre se trouver dans un état irréprochable. La possibilité était offerte aux participants de rouler avec des pneus "slicks" ou des pneus profilés. Ils devaient porter des vêtements de protection, de préférence en cuir, à savoir un casque, une combinaison de protection, des gants, une protection dorsale et des bottes de moto. S'agissant de l'encadrement, il ressort des éléments au dossier que les participants – dont le nombre n'est pas documenté - étaient répartis en quatre groupes et que chacun d'eux disposait d'un instructeur. Des commissaires de piste se trouvaient aux endroits stratégiques du circuit et l'ensemble de la piste était surveillé par des caméras. Il est également établi qu'il n'y avait ni chronométrage, ni départ en masse. D'après le site

internet du circuit, celui-ci est régulièrement utilisé pour des compétitions et courses de sports mécaniques. Il a également accueilli, dans les années 1970, des courses de Formule 1. Il mesure 3,801 km de long et comporte huit virages, il est en outre sinueux, comportant diverses pentes et rampes allant jusqu'à des déclivités de 14%.

**4.3.2** La chute dont le recourant a été victime a eu lieu lors de l'une des sessions de conduite libre ("freies Fahren"). Aucun élément au dossier ne permet de définir précisément ce qu'il convient d'entendre par ce terme et dans quelle mesure les participants étaient encadrés lors de ces sessions, hormis le briefing de 15 minutes précédant cette session du 2 août 2017. S'agissant des conditions météorologiques, la vidéo produite au dossier semble montrer que la route était sèche, le temps clair et la visibilité bonne. La vitesse à laquelle circulait le recourant au moment de l'accident ne peut être évaluée avec précision, pas même par le visionnage de la vidéo; celle-ci permet néanmoins de constater que les deux premiers motocyclistes qui précédaient le recourant semblent rouler plus vite que les deux derniers, lesquels ont vraisemblablement freiné en raison de la chute du recourant. L'intervalle exact entre les participants ne peut pas non plus être déterminé; cependant, la vidéo produite révèle le passage de cinq motards sur une durée de onze secondes, dont deux participants semblent rouler dans la roue de leur prédécesseur en début et en fin de séquence vidéo, alors que le recourant circule au milieu à un intervalle plus long entre les deux qui le précèdent et les deux qui le suivent. A cet égard, les déclarations de l'instructeur dans son rapport du 12 octobre 2017, selon lesquelles l'intervalle entre le recourant et les autres participants était d'au moins 300 mètres, apparaissent toutefois peu vraisemblables. La question de savoir si les participants roulaient en réalité dans la roue d'instructeurs ou d'autres participants n'est à cet égard pas décisive. En ce qui concerne la cause exacte de la chute du recourant, aucun élément ne permet de l'identifier avec précision. Le visionnage de la vidéo n'autorise pas à retenir une vitesse inadaptée. Il permet toutefois de constater qu'aucun tiers n'est impliqué dans l'accident. En fin de compte, celui-ci semble découler d'une erreur de pilotage, en particulier de la trajectoire extrêmement large prise par le recourant dans l'optique d'aborder le second virage à droite du double virage où la chute s'est produite. Il ne s'agit cependant que d'une

hypothèse, la survenance d'un problème technique sur l'engin du recourant ne pouvant pas non plus être exclue totalement.

**4.3.3** Cela étant, au vu de la documentation du stage en question, le but affiché du recourant, en participant à un tel stage de pilotage, d'améliorer la maîtrise de son engin et, ainsi, de contribuer à la sécurité routière, s'avère en lui-même tout à fait louable, et on imagine sans peine, comme il l'invoque, qu'il ne résidait pas principalement dans la recherche de sensations fortes, mais dans l'amélioration de sa conduite en se sentant plus serein et plus sûr au guidon de sa machine. Toutefois, ainsi que le TF l'a reconnu dans son arrêt précité 8C\_217/2018 du 26 mars 2019 (voir ci-dessus c. 4.2), l'attrait du pilotage dit "libre" sur un circuit consiste principalement en la recherche d'une vitesse élevée. Or en l'espèce, il appert que la vitesse n'était pas limitée et que les manœuvres de dépassement n'étaient pas expressément interdites aux participants, hormis celles jugées dangereuses. Contrairement à ce qu'affirme le recourant, aucun élément ne confirme sa position selon laquelle il ressortirait des pièces au dossier que l'instruction sur la distance à respecter avait été particulièrement thématifiée par les instructeurs et que ceux-ci surveillaient spécifiquement son application. Quoi qu'il en soit, il paraît hautement improbable qu'une distance constante ait pu être maintenue tout au long de la séance de conduite libre, ce d'autant moins que des dépassements non risqués n'étaient pas d'emblée proscrits. Nonobstant, même en admettant que le respect de distances de sécurité entre les participants ait été scrupuleusement surveillé par les instructeurs, il n'en demeure pas moins que leur violation, qu'elle soit volontaire ou non, dans le feu de l'action, ne pouvait être complètement exclue et n'aurait eu des conséquences qu'après coup, à savoir un avertissement ou une exclusion. Autrement dit, un tel danger ne pouvait guère être exclu totalement par le personnel d'encadrement. En outre, comme l'a également retenu le TF dans l'arrêt précité, une des difficultés principales du pilotage d'une moto réside dans la manière de négocier un virage (vitesse d'entrée, trajectoire, accélération). Conjuguer cette difficulté à une vitesse illimitée, à des dépassements autorisés et à la présence simultanée d'autres participants sur un même circuit s'apparente, à n'en pas douter, à une entreprise téméraire absolue. Au surplus, l'encadrement de la manifestation

en question, avec un briefing de sécurité tous les matins, un médecin, une ambulance et des commissaires de piste aux points stratégiques du circuit, atteste des risques potentiels encourus par les pilotes. Ces mesures, aussi louables et efficaces soient-elles, ne peuvent contenir entièrement les dangers considérables guettant indéniablement les participants.

**4.3.4** Au vu des considérations qui précèdent, il faut reconnaître que les circonstances dans lesquelles l'accident du recourant s'est produit sont assimilables à celles qui prévalaient dans les arrêts précités du TF 8C\_472/2011 et 8C\_217/2018. Certes, l'accident s'est produit en l'espèce dans le cadre d'un cours avec certaines instructions, mais au moment précis de l'événement assuré, le recourant circulait librement sur le circuit, sans être encadré étroitement par des instructeurs. Par ailleurs, la moto du recourant est un engin puissant (Ducati Streetfighter, 1000 ccm, d'après la description figurant dans la décision de l'intimée du 6 novembre 2017), et il apparaît dans la vidéo présente au dossier que les participants qui circulaient sur le circuit en même temps que le recourant se suivaient d'assez près, en tout cas à une distance trop courte pour permettre au motard suivant de s'arrêter en cas de chute sur la piste, et qu'ils ne roulaient pas à une vitesse modérée. En l'occurrence, une collision multiple lors de la chute du recourant a pu être évitée déjà par le fait que ce dernier est largement sorti de la piste en chutant. Quoi qu'il en soit, c'est surtout le risque de chute en lui-même qui est décisif dans l'appréciation des circonstances pour évaluer l'existence d'une entreprise téméraire. Lorsque le TF considère, dans sa jurisprudence, que la pratique de la moto sur circuit n'est en soi pas forcément une entreprise téméraire absolue, il le fait dans l'optique de cours de conduite donnés sur circuit, et non pas du pilotage libre pour tester ses limites en la présence simultanée de plusieurs motos sur le circuit, circonstances dans lesquelles le recourant a été victime de l'accident du 2 août 2017. Dans cette dernière situation, il faut retenir qu'il n'appartient pas à l'assurance-accidents non professionnelle de supporter entièrement les risques qui en découlent, et qu'il incombe aux participants de conclure une assurance complémentaire spécifique.

En conséquence, l'accident du recourant survenu dans les conditions décrites, qui sont suffisamment élucidées, résultait de la réalisation d'un

risque particulièrement important inhérent au genre de manifestation à laquelle le recourant participait. Il faut donc conclure que la séance de pilotage libre au cours de laquelle l'accident est survenu constituait une entreprise téméraire absolue. L'intimée était dès lors en droit de réduire ses prestations de moitié, au sens de l'art. 50 al. 1 OLAA.

## **5.**

**5.1** Au vu de ce qui précède, le recours doit être rejeté.

**5.2** Il n'y a pas lieu de percevoir de frais de procédure (art. 61 let. a LPGA).

**5.3** Il n'y a pas lieu d'allouer de dépens, ni au recourant qui n'obtient pas gain de cause, ni à l'intimée, bien qu'elle soit représentée par un avocat (art. 61 let. a et g LPGA; ATF 128 V 124 c. 5b, 127 V 205 c. 3a, 126 V 143 c. 4a; RAMA 1990 p. 195).

### **Par ces motifs:**

1. Le recours est rejeté.
2. Il n'est pas perçu de frais de procédure, ni alloué de dépens.
3. Le présent jugement est notifié (R):
  - à la mandataire du recourant,
  - au mandataire de l'intimée,
  - à l'Office fédéral de la santé publique.

La présidente:

Le greffier:

**Voie de recours**

Dans les 30 jours dès la notification de ses considérants, le présent jugement peut faire l'objet d'un recours en matière de droit public auprès du Tribunal fédéral, Schweizerhofquai 6, 6004 Lucerne, au sens des art. 39 ss, 82 ss et 90 ss de la loi fédérale du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral (LTF, RS 173.110).