

REPUBLIQUE ET



CANTON DE GENEVE

POUVOIR JUDICIAIRE

A/4160/2010

ATAS/1140/2011

COUR DE JUSTICE

Chambre des assurances sociales

Arrêt du 24 novembre 2011

3ème Chambre

En la cause

Monsieur R\_\_\_\_\_, domicilié à Dingy-en-Vuache, FRANCE,  
représenté par CAP Protection Juridique

recourant

contre

SUVA, CAISSE NATIONALE SUISSE D'ASSURANCE EN CAS  
D'ACCIDENTS, sise avenue de la Gare 1, 1001 Lausanne

intimée

**Siégeant : Karine STECK, Présidente; Evelyne BOUCHAARA et Claudiane COR-  
THAY, Juges assesseurs**

---

### **EN FAIT**

1. Monsieur R\_\_\_\_\_ (ci-après : l'assuré), né en 1978, travaille en qualité de peintre en bâtiment pour le compte de l'entreprise X\_\_\_\_\_, peintures, papiers-peints. A ce titre, il est assuré auprès de la CAISSE NATIONALE SUISSE D'ASSURANCE EN CAS D'ACCIDENTS (Schweizerische Unfallversicherungsanstalt ; ci-après la SUVA) contre le risque d'accidents.
2. Le 1<sup>er</sup> août 2010, l'assuré a été victime d'un accident de moto alors qu'il effectuait des tours à moto sur le circuit de Dijon. L'assuré n'a pu définir la cause et les circonstances du sinistre mais a exposé que la roue avant de son engin avait glissé. Il n'y a pas eu d'autre véhicule impliqué. Dans sa déclaration de sinistre du 9 août 2010, l'assuré a expressément indiqué que l'accident avait eu lieu hors compétition. Il en est résulté une fracture du cotyle droit. Un traitement à visée conservatrice a été prodigué et une incapacité de travail attestée.
3. Par décision du 7 septembre 2010, la SUVA a reconnu le droit de l'assuré aux prestations mais a opéré sur celles-ci une réduction de 50%, motif pris du caractère téméraire de l'entreprise à l'origine de l'accident.
4. L'assuré s'est opposé à cette décision.
5. Par décision du 3 novembre 2010, la SUVA a confirmé sa décision de réduire les prestations allouées à l'assuré.

La SUVA a considéré que le pilotage sur circuit ne constituait pas une activité sportive dite « normale ». Elle a estimé que, selon l'expérience, un adepte de ce sport a à cœur de relever les défis qui lui sont interdits au quotidien sur la voie publique, de tester son endurance et ses réactions, d'éprouver les performances techniques de son véhicule et de se laisser griser par la vitesse. Selon la SUVA, la vitesse constitue la caractéristique dominante du sport pratiqué. Or, elle engendre de facto une augmentation des risques que les participants acceptent sciemment de prendre. La SUVA en a tiré la conclusion que le caractère téméraire absolu de cet exercice devait être admis. Quant au taux de la réduction, il correspondait au minimum légal prescrit.

6. Par écritures du 2 décembre 2010, l'assuré a interjeté recours contre cette décision en concluant à ce qu'aucune réduction ne soit appliquée aux prestations consenties par l'assurance.

L'assuré expose s'être rendu sur le circuit de Dijon en date du 1<sup>er</sup> août 2010 afin d'y effectuer quelques tours avec sa propre moto. Il conteste que cet accident puisse être qualifié d'entreprise téméraire. En effet, selon lui, l'activité qu'il a pratiquée ne

comportait pas de risque particulièrement important puisqu'il n'était pas en compétition et roulait seul.

Se référant à la jurisprudence du Tribunal fédéral, l'assuré soutient que le fait d'effectuer des tours sur un circuit hors compétition n'entraîne pas de risque fortement aggravé. Il souligne qu'il se contentait d'effectuer quelques tours de piste par pur plaisir de la conduite, qu'il n'était dès lors soumis à aucune contrainte de vitesse ou de conduite extrême telle que celle que nécessiterait l'enjeu de la compétition sur un terrain particulièrement difficile. L'assuré soutient qu'on ne saurait assimiler tous les sports mécaniques à une entreprise téméraire absolue.

Quant à la question de savoir si l'activité pratiquée lors de l'évènement peut être considérée comme une entreprise téméraire relative, le recourant conclut également par la négative. Il souligne qu'il était équipé correctement, qu'il est propriétaire de l'engin conduit - de sorte qu'il le connaît bien - et qu'il est titulaire du permis moto depuis douze ans. Il ajoute que les blessures qu'il a subies, bien qu'étant importantes, ne sont pas d'une gravité telle qu'elles démontreraient une prise de risque inconsidérée. Il conteste l'allégation selon laquelle les adeptes de la conduite sur circuit auraient à cœur de relever des défis interdits au quotidien sur la voie publique.

Enfin, le recourant soutient que les recommandations de la commission ad hoc ne constituent que de simples directives.

7. Invité à se déterminer, l'intimée, dans sa réponse du 10 janvier 2011, a conclu au rejet du recours.

L'intimée maintient que le recourant s'est exposé à une entreprise téméraire justifiant la réduction de moitié des prestations d'assurance qui lui sont dues. Elle maintient que la possibilité de circuler à des vitesses élevées sur un parcours technique constitue la principale motivation des adeptes de la conduite sur circuit.

L'intimée se réfère pour le surplus aux recommandations de la commission ad hoc, selon lesquelles constituent des entreprises téméraires absolues : les courses d'auto cross, les courses sur circuit et circuit de montagne, les courses de stock-car, les épreuves de vitesse lors de rallyes et la conduite automobile sur circuit hors cours de formation à la sécurité routière.

8. Entendu en comparution personnelle le 9 juin 2011, le recourant a expliqué que la moto qu'il conduisait n'était pas immatriculée car il la destinait spécialement au parcours sur circuit. C'était cependant la première fois qu'il tentait l'expérience. Il ne connaissait pas le circuit. Il s'était équipé de pied en cap : casque, combinaison intégrale en cuir, bottes et gants.

Les motards étaient répartis en trois groupes : débutants, moyens et racing. Le recourant faisait partie du premier. D'autres débutants - une quinzaine à son souvenir - étaient donc sur la piste en même temps que lui.

Selon le recourant, le but était « de se faire plaisir » c'est-à-dire de pouvoir rouler librement, sans mettre en danger personne, dans un environnement sécurisé.

Le départ s'est effectué en ligne, derrière le moniteur. Les participants l'ont suivi durant un tour avant qu'il ne "disparaisse". Aucun chronométrage n'a eu lieu.

Le départ a été précédé d'une formation par le moniteur qui a soumis aux participants un schéma du circuit, leur a expliqué de quelle manière prendre les différentes courbes et leur a expliqué la signification des différents drapeaux. Cette formation a duré environ une heure.

Quant à savoir la vitesse qu'il a pu atteindre sur le circuit, l'assuré a évoqué celle de 90 à 100 km/h. dans les virages, avouant ne pas avoir regardé son compteur.

A l'issue de l'audience, les parties ont persisté dans leurs conclusions.

### **EN DROIT**

1. Conformément à l'art. 56 V al. 1 let. a ch. 5 de la loi sur l'organisation judiciaire, du 22 novembre 1941 en vigueur jusqu'au 31 décembre 2010 (aLOJ; RS E 2 05), le Tribunal cantonal des assurances sociales connaissait, en instance unique, des contestations prévues à l'art. 56 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000 (LPGA; RS 830.1) relatives à la loi fédérale sur l'assurance-accidents, du 20 mars 1981 (LAA; RS 832.20).

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011, cette compétence revient à la Chambre des assurances sociales de la Cour de justice, laquelle reprend la procédure pendante devant le Tribunal cantonal des assurances sociales (art. 143 al. 6 de la LOJ du 26 septembre 2010).

La compétence de la Cour de céans pour juger du cas d'espèce est ainsi établie.

2. La LPGA, entrée en vigueur le 1er janvier 2003 et ayant entraîné la modification de nombreuses dispositions légales dans le domaine de l'assurance-accidents, est applicable en l'espèce, dès lors que les faits juridiquement déterminants sont postérieurs à son entrée en vigueur (cf. ATF 130 V 446 consid. 1 et ATF 129 V 4 consid. 1.2).
3. Le délai de recours est de 30 jours (art. 60 al. 1 LPGA). Interjeté dans la forme et le délai prévus par la loi, le recours est recevable, en vertu des art. 56 et ss LPGA.

4. Le litige se limite à la question de savoir si c'est à bon droit que l'intimée a réduit de moitié les prestations versées au recourant motif pris que l'accident était survenu lors d'une entreprise téméraire.
5. L'assuré totalement ou partiellement incapable de travailler à la suite d'un accident a droit à une indemnité journalière (art. 16 al. 1 LAA).
6. Cependant, aux termes de l'art. 37 al. 2 LAA, si l'assuré a provoqué l'accident par une négligence grave, les indemnités journalières versées pendant les deux premières années qui suivent l'accident sont, en dérogation à l'art. 21 al. 1 LPGA, réduites dans l'assurance des accidents non professionnels. La réduction ne peut toutefois excéder la moitié du montant des prestations lorsque l'assuré doit, au moment de l'accident, pourvoir à l'entretien de proches auxquels son décès ouvrirait le droit à des rentes de survivants.
7. Constitue une négligence grave la violation des règles élémentaires de prudence que toute personne raisonnable eût observées dans la même situation et les mêmes circonstances, pour éviter les conséquences dommageables prévisibles dans le cours ordinaire des choses (ATF 118 V 305 consid. 2a p. 306; Frésard/ Moser-Szeless, L'assurance-accidents obligatoire, in: Schweizerisches Bundes-verwaltungsrecht [SBVR], Soziale Sicherheit, 2006, n. 303 p. 933).
8. a) L'art. 39 LAA octroie au Conseil fédéral la compétence de désigner les dangers extraordinaires et entreprises téméraires qui motivent le refus ou la réduction des prestations. La réglementation des cas de refus ou de réduction peut déroger à l'art. 21 al. 1 à 3 LPGA.

Fort de cette délégation, le Conseil fédéral a adopté l'art. 50 al. 1 de l'ordonnance sur l'assurance-accidents du 20 décembre 1982 (OLAA ; RS 832.202) lequel prescrit qu'en cas d'accident non professionnel dû à une entreprise téméraire, les prestations en espèce sont réduites de moitié, respectivement refusées dans les cas particulièrement graves. Le second alinéa de cette disposition décrit les entreprises téméraires comme celles par lesquelles l'assuré s'expose à un danger particulièrement grave sans prendre les mesures destinées à ramener celui-ci à des proportions raisonnables ou sans pouvoir prendre de telles mesures.

b/aa) 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 (SVR 2007 UV n. 4 p. 10 [U 122/06] consid. 2.1), notamment lorsqu'elle paraît insensée (« unsinnig », MAURER, Schweizerisches Unfallversicherungsrecht, 1985, p. 507).

Tel est le cas, par exemple, de 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 no U 127 p. 221 [U 5/90]), à un combat de boxe ou de boxe thaï (ATFA 1962 p. 280; RAMA 2005 no U 552 p. 306 [U 336/04]), ou encore, faute de tout intérêt digne de protection, de l'action de briser un verre en le serrant dans sa main (SVR 2007 UV n. 4 p. 10 consid. 2.1).

Dans un arrêt U\_122/06 du 19 septembre 2006, le Tribunal fédéral des assurances a résumé la situation de la manière suivante : doivent tout d'abord être qualifiés d'entreprise téméraire absolue les sports exercés en compétition et qui dépendent de la vitesse (courses de moto-cross, de côte ou encore de karting). Viennent ensuite les sports dans lesquels des coups visent directement le corps (combats de boxe ou de boxe thaïe). Enfin, d'autres sports sont qualifiés d'entreprises téméraires tantôt absolues tantôt relatives en fonction de l'influencabilité du risque et d'autres éléments (canyoning, rallye automobile, vols en delta, spéléologie, escalade, luge avec des chambres à air de voitures ou de poids lourds).

b/bb) S'agissant plus particulièrement du sport automobile et motocycliste, le Tribunal fédéral et les tribunaux cantonaux se sont prononcés de la manière suivante.

Dans l'arrêt dit « Ruedin » rendu le 10 mars 1986, et publié aux ATF 112 V 44, le Tribunal fédéral a constaté que la course de côte à laquelle participait le recourant avait pour but principal, sinon exclusif, de parcourir - sur un tracé sinueux et relativement étroit - la distance prévue dans un minimum de temps, ce qui conduisait nécessairement le pilote à prendre des risques et à s'exposer à un danger. Le pilote devait, en particulier, sous peine de perdre du temps par rapport à ses concurrents, aborder les virages en freinant le plus tard possible, pour accélérer ensuite au maximum à la sortie de ces derniers. Une telle manœuvre comportait un risque non négligeable de sortie de route, même pour un pilote bien entraîné et disposant d'un matériel adéquat. Dès lors, contrairement à d'autres épreuves automobiles, dans lesquelles les qualités d'endurance ou d'adresse du pilote, voire de résistance mécanique du véhicule, pouvaient jouer un rôle, et où la vitesse n'était pas au premier plan, une course de côte présentait toutes les caractéristiques d'un risque fortement aggravé, auquel l'assuré s'exposait sans pouvoir prendre des mesures destinées à ramener ce danger à des proportions raisonnables. Une course de côte devait donc être qualifiée d'entreprise téméraire absolue.

Le 17 août 1990, le Tribunal administratif du canton de Neuchâtel a considéré qu'une course de moto sur un circuit destiné à la compétition devait être assimilée à une course automobile au sens de l'arrêt Ruedin précité. En effet, cette manifestation, à laquelle le recourant s'apprêtait à participer sur le circuit de Dijon-Prenois, constituait une épreuve sportive dans laquelle la vitesse des participants représentait un aspect déterminant (RJN 1990 p. 238).

Dans un arrêt du 6 mai 1991, le Tribunal fédéral des assurances a rappelé, en rapport avec le moto-cross, que la pratique de la compétition accroissait notablement les risques encourus par les pilotes, aussi bien lors des entraînements libres que de la course proprement dite ou des épreuves de qualification. S'agissant plus particulièrement des essais, ils devaient permettre aux pilotes, durant un court laps de temps, de déterminer notamment la vitesse maximale sur les différentes parties du parcours et la trajectoire idéale, afin de se présenter dans les meilleures conditions au départ des épreuves de qualifications. Il était ainsi incontestable que les risques encourus par les pilotes durant les entraînements libres étaient comparables à ceux découlant de la course proprement dite.

b/cc) Enfin, il est encore intéressant à noter que dans un arrêt du 5 mars 2001, le Tribunal fédéral des assurances a considéré qu'un déplacement avec une planche à roulettes sur une route franchissant un col ne constituait pas une entreprise téméraire absolue faute de compétition et de tentative d'atteindre de la vitesse. Il a plus particulièrement considéré que des descentes avec des planches à roulettes, des skis, snowboards ou vélos comportaient certains dangers de blessures. Cependant, dans la mesure où des descentes en planche à roulettes n'étaient pas pratiquées dans un but de compétition et de vitesse, elles ne pouvaient être qualifiées d'entreprises téméraires au regard de la pratique (arrêt du 5 mars 2001, publié in RJ - Recueil de jurisprudence, n° 1476).

b/dd) La Cour de céans, dans un arrêt récent du 13 avril 2011 (ATAS 442/2011) a jugé que l'activité d'une assurée membre d'un club de moto ayant pour vocation de promouvoir ce sport dans la discipline « vitesse » et de permettre à de nombreuses personnes de le découvrir et de le pratiquer sur circuit qui avait chuté alors qu'elle participait à une journée de loisirs et de perfectionnement organisée sur circuit ne pouvait être qualifiée d'entreprise téméraire absolue faute de compétition. La Cour a relevé qu'il n'y avait eu ni mesure de vitesse, ni départ en masse et qu'un nombre limité de personnes avait participé sous la surveillance d'instructeurs qui vérifiaient si les candidats maîtrisaient la conduite, y compris dans les virages, le freinage et l'accélération. La Cour a rappelé que si la moto de vitesse comporte certes des risques élevés, ce n'était pas le fait de s'exposer à un danger particulièrement grave qui permettait de qualifier une entreprise de téméraire, mais celui de ne pouvoir prendre des mesures destinées à ramener le danger à des proportions raisonnables (ATF 124 V 356 consid. 2c). Or, des mesures destinées à ramener le danger à des proportions raisonnables avaient été prises dans le cas d'espèce (circuit sécurisé, présence d'instructeurs, nombre limité de participants, pas de chronométrage ni de mesure de vitesse, pas de départ en masse, équipement, etc.).

c) 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. Peuvent constituer des entreprises téméraires relatives le canyoning (ATF 125 V 312), la plongée, y compris la plongée spéléologique dans une source (ATF 96 V 101), l'alpinisme et la varappe (ATF 97 V 72, 86), ou encore le vol delta (ATF 104 V 19). 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 (cf. SVR 2007 UV n. 4 p. 10, consid. 2.2).

d) En résumé, on parle d'entreprise téméraire absolue lorsque l'assuré s'expose à un danger particulièrement grave sans pouvoir prendre des mesures destinées à ramener le danger à des proportions raisonnables et d'entreprise téméraire relative lorsqu'il s'expose à un danger particulièrement grave sans prendre de telles mesures (ATF 124 V 356 consid. 2c).

9. Si les conditions d'une réduction ou d'une suppression des prestations pour entreprise téméraire ne sont pas remplies, une réduction peut néanmoins être prononcée en vertu de l'art. 37 al. 2 LAA, si l'assuré s'est rendu coupable d'une négligence grave. A l'inverse, si les conditions d'application de l'art. 37 al. 2 LAA et celles de l'art. 39 LAA sont remplies pour un même acte, c'est l'art. 39 LAA qui s'applique, à titre de *lex specialis* (FRESARD/MOSER-SZELESS, op. cit., n. 331 p. 938 sv.; RIEMER-KAFKA, Die Pflicht zur Selbstverantwortung, Leistungskürzungen und Leistungsverweigerungen zufolge Verletzung der Schadensverhütungs- und Schadensminderungspflicht im schweizerischen Sozialversicherungsrecht, thèse d'habilitation, Fribourg 1999, p. 385 sv.; RUMO-JUNGO, Die Leistungskürzung oder -verweigerung gemäss Art. 37-39 UVG, thèse, Fribourg 1993, p. 287).
10. a) Une liste non exhaustive des activités considérées comme des entreprises téméraires absolues a été dressée par la Commission ad hoc LAA dans sa recommandation n° 5/83 sur l'application de la LAA et de l'OLAA, révisée le 16 juin 2010.

Cette Commission a ainsi estimé que les sports automobiles tels que les courses d'auto-cross, courses sur circuit et courses de côtes, courses de stock-car, entraînent compris, épreuves de vitesse lors de rallyes conduite automobile sur circuit hors cours de formation à la sécurité routière, et en matière de moto, courses de moto-cross, y compris entraînement sur parcours, courses de moto, y compris entraînement et la moto sur circuit, hors cours de formation à la sécurité routière devaient être qualifiés d'entreprises téméraires absolues.

Cette liste n'est pas contraignante pour les tribunaux. Les recommandations de la Commission ad-hoc sinistres LAA ne sont ni des ordonnances administratives ni des directives de l'autorité de surveillance aux organes d'exécution de la loi. Elles

ne créent pas de nouvelles règles de droit. Même si elles ne sont pas dépourvues d'importance sous l'angle de l'égalité de traitement des assurés, elles ne lient pas le juge (ATF 114 V 315 consid. 5c p. 318; RAMA 1994 no U 207 p. 336 consid. 4c).

b) De son côté, la SUVA a également établi une liste non exhaustive des entreprises téméraires absolues, qui n'est pas non plus contraignante pour les tribunaux. Cette liste peut être modifiée, par exemple lorsque de nouveaux sports apparaissent ou lorsque certains sports se modifient techniquement (TÄNNLER, Sport und Versicherung, 2007, p. 160). En octobre 2008, cette liste correspondait en substance à la recommandation n° 5/83 de la Commission ad hoc LAA, telle que modifiée le 24 septembre 1999. Suite à la révision du 16 juin 2010, la liste de la SUVA a également été complétée et qualifie désormais d'entreprise téméraire absolue la conduite automobile sur circuit et la moto sur circuit, hors cours de formation à la sécurité routière.

11. Eu égard aux dispositions légales et à la jurisprudence rappelées supra, il convient en premier lieu d'examiner si l'entreprise du recourant doit être qualifiée de téméraire absolue.

La Cour de céans est d'avis que tel n'est pas le cas. En effet, à l'instar de l'assurée ayant fait l'objet de l'arrêt du 13 avril 2011 cité plus haut, le recourant participait à une journée d'essai hors compétition, il n'y a eu aucun chronométrage, seul un nombre limité de personnes roulaient en même temps que le recourant et il s'agissait, comme lui, de débutants, dont rien ne permet de penser qu'ils se seraient livrés à une compétition. Qui plus est, les participants ont bénéficié d'une certaine formation - même si l'on peut admettre que celle-ci a été un peu rudimentaire vu sa durée.

Certes, la recommandation n° 5/83 de la Commission ad hoc LAA a été modifiée récemment de telle manière qu'elle inclut désormais la moto sur circuit en tant qu'entreprise téméraire. La SUVA a modifié de la même manière sa position. Ainsi que cela a cependant été relevé supra, ces directives ne sauraient cependant lier le juge.

Pour les raisons déjà exposées dans sa jurisprudence, la Cour de céans considère qu'il n'y pas lieu de qualifier d'entreprise téméraire une journée de moto sur circuit, comme celle à laquelle le recourant a participé puisqu'il n'y a eu ni mesure de vitesse, ni départ en masse et qu'elle s'est déroulée sous la surveillance d'un instructeur. On est bien loin ici du cas évoqué dans l'arrêt « Ruedin » mentionné supra, où le but principal de la course consistait à parcourir - sur un tracé sinueux et relativement étroit - la distance prévue dans un minimum de temps, ce qui conduisait nécessairement le pilote à prendre des risques (aborder les virages en freinant le plus tard possible, pour accélérer ensuite au maximum) et à s'exposer au danger. Si la moto de vitesse comporte certes des risques élevés, il y a lieu de souligner une fois

encore que ce n'est pas le fait de s'exposer à un danger particulièrement grave qui permet de qualifier une entreprise de téméraire, mais celui de ne pas pouvoir prendre des mesures destinées à ramener le danger à des proportions raisonnables (ATF 124 V 356 consid. 2c). Or, de telles mesures existaient dans le cas d'espèce. Qui plus est, la moto sur circuit n'est pas un sport nouveau ; la sécurité a augmenté et la technologie des véhicules a progressé.

12. Il convient à présent d'examiner si la manifestation du 1er août 2010 doit être qualifiée d'entreprise téméraire relative. Tel est le cas lorsque l'assuré pouvait prendre les mesures nécessaires pour limiter le danger mais qu'il ne l'a pas fait.

Le recourant dit s'être équipé de pied en cap : casque, combinaison intégrale, bottes et gants. Il s'est inscrit comme débutant, ce qui correspondait à son niveau. Avant de s'élancer, il a suivi une formation - certes brève - mais portant notamment sur la manière d'aborder le circuit qu'il ne connaissait pas et sur les consignes de sécurité à respecter. Le recourant a participé à cette journée avec sa propre moto, qu'il connaissait bien. Il est titulaire du permis moto depuis une douzaine d'années. Le circuit choisi est homologué et muni de signaux nécessaires.

Compte tenu des considérations qui précèdent, force est de constater que l'assuré était apte à exercer ce sport et avait pris les précautions nécessaires pour limiter les risques à un niveau admissible. Par conséquent, on ne saurait qualifier son entreprise de « téméraire relative » au sens de la jurisprudence, d'autant que les blessures subies ne sont pas d'une gravité telle qu'elles démontreraient une prise de risque inconsidérée.

13. Quant à savoir s'il y a eu négligence grave au sens de l'art. 37 al. 2 LAA, rien n'indique que tel soit le cas en l'espèce.
14. Au vu des considérations qui précèdent, le recours est donc admis, les décisions du 7 septembre et 3 novembre 2010 annulées et l'intimée condamnée à verser au recourant l'intégralité des prestations LAA dues en cas d'accident non professionnel.

Par ailleurs, le recourant a droit à une indemnité à titre de participation à ses frais et dépens, que la Cour de céans fixe en l'occurrence à 3'000 fr. (cf. art. 89H al. 3 LPA).

**PAR CES MOTIFS,  
LA CHAMBRE DES ASSURANCES SOCIALES :**

**Statuant**

**A la forme :**

1. Déclare le recours recevable.

**Au fond :**

2. L'admet.
3. Annule les décisions des 7 septembre et 3 novembre 2010 en tant qu'elles réduisent le montant des prestations accordées à l'assuré.
4. Dit que Monsieur R\_\_\_\_\_ a droit à l'intégralité des prestations LAA en matière d'accident non professionnel.
5. Renvoie la cause à l'intimée pour calcul des prestations dues
6. Condamne l'intimée à verser au recourant la somme de ~~2'000 fr.~~ \* 3'000 fr à titre de dépens. \* **Rectification d'une erreur matérielle le 06.01.2012/SKA/MHW**
7. Dit que la procédure est gratuite.
8. Informe les parties de ce qu'elles peuvent former recours contre le présent arrêt dans un délai de 30 jours dès sa notification auprès du Tribunal fédéral (Schweizerhofquai 6, 6004 LUCERNE), par la voie du recours en matière de droit public, conformément aux art. 82 ss de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral, du 17 juin 2005 (LTF; RS 173.110); le mémoire de recours doit indiquer les conclusions, motifs et moyens de preuve et porter la signature du recourant ou de son mandataire; il doit être adressé au Tribunal fédéral par voie postale ou par voie électronique aux conditions de l'art. 42 LTF. Le présent arrêt et les pièces en possession du recourant, invoquées comme moyens de preuve, doivent être joints à l'envoi.

La greffière

La présidente

Marie-Catherine SECHAUD

Karine STECK

Une copie conforme du présent arrêt est notifiée aux parties ainsi qu'à l'Office fédéral de la santé publique par le greffe le