



COUR CIVILE

Audience de jugement du 2 décembre 2015

Composition : Mme BYRDE, présidente
Mmes Carlsson et Rouleau, juges
Greffier : Mme Bron

Cause pendante entre :

A.A. _____
A.B. _____
A.C. _____
A.D. _____

(Me I. Wettstein Martin)

et

P. _____
R. _____

(Me D. Elsig)

(Me D. Pache)

- Du même jour -

Délibérant immédiatement à huis clos, la Cour civile considère :

Remarque liminaire :

La défenderesse R._____ a changé de raison sociale et, depuis le 2 avril 2009, est désormais dénommée R._____. Elle est désignée ci-après « R._____ ».

En fait :

1. Le 2 janvier 2003, vers 16h25, un accident de la circulation s'est produit sur l'autoroute A9 à la hauteur du km [...]. [...] ([...]) sur la chaussée lac.

Ce jour-là, il pleuvait par intermittence, il y avait des bourrasques, la route était mouillée, la visibilité étendue. La vitesse était limitée à 100 km/h à cet endroit.

A la hauteur de l'aire de ravitaillement de [...], un conducteur inconnu, au volant d'un véhicule de marque Toyota Land Cruiser de couleur verte, a entrepris de s'engager sur l'autoroute en direction de [...]. Alors qu'il arrivait au terme de la voie d'engagement, il s'est déplacé brusquement sur la voie de droite, sans égard et à courte distance devant le véhicule automobile de marque Chevrolet Caprice piloté par [...] qui circulait normalement sur cette voie, feux de croisement enclenchés, à une vitesse de 95 km/h. [...], qui avait vu le véhicule Toyota Land Cruiser qui circulait sur la voie d'engagement, a, dans un premier temps, ralenti sa vitesse, freiné et contrôlé son dérapage en relâchant les freins. Il a toutefois dû à nouveau freiner brusquement afin d'éviter d'emboutir l'arrière de la Toyota Land Cruiser. A la suite de cette manœuvre, il a

perdu la maîtrise de son véhicule Chevrolet qui est parti en dérapage, a dévié à gauche et percuté de l'avant la glissière de sécurité centrale.

Les demanderesses A.A._____, A.C._____ et A.D._____ étaient passagères, respectivement avant et arrière du véhicule de marque Toyota Carina conduit par le demandeur A.B._____. Celui-ci circulait à ce moment-là sur la voie de dépassement à une vitesse de 90-100 km/h. En entreprenant le dépassement du véhicule Chevrolet, il a vu la Toyota Land Cruiser qui circulait sur la voie d'engagement. Il n'a pas eu le temps de freiner et a percuté avec l'avant de son automobile le côté gauche du véhicule Chevrolet. Suite au dernier choc, le véhicule Chevrolet fut repoussé sur la voie de droite où il s'immobilisa, en travers, l'avant direction [...], alors que l'automobile du demandeur s'immobilisa sur celle de gauche, l'avant direction [...]. Le conducteur pilotant le véhicule de marque Toyota Land Cruiser ne s'est pas arrêté sur les lieux et est resté inconnu.

Selon le rapport de la Gendarmerie vaudoise du 3 janvier 2003, le conducteur inconnu a enfreint les dispositions des art. 51 al 1 et 2 LCR (loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 ; RS 741.01), 14 al. 1 et 36 al. 4 OCR (ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 ; RS 741.11), soit notamment l'exercice du droit de priorité, alors qu'aucune infraction n'a été retenue à l'encontre des autres conducteurs impliqués dans l'accident.

Il résulte du rapport de gendarmerie que tous les occupants ont déclaré avoir fait usage de la ceinture de sécurité. Ils ont tous été blessés et conduits au Centre hospitalier universitaire vaudois (ci-après CHUV) par des ambulanciers, à l'exception du conducteur [...].

Par lettre du 3 octobre 2003 à la défenderesse P._____, le Service des routes du Canton de Vaud a exprimé l'avis qu' [...] avait perdu la maîtrise de son véhicule.

2. La défenderesse P._____ est l'assureur responsabilité civile du véhicule automobile de marque Chevrolet conduit par [...].

3. La défenderesse R._____ a été désignée par Zurich Compagnie d'Assurances SA comme assureur représentant le Fonds national de garantie automobile (ci-après FNG) pour intervenir en raison de l'implication dans l'accident d'un véhicule non identifié.

4. La demanderesse A.A._____

a) La demanderesse A.A._____, née le 16 octobre 1961, était âgée de 41 ans au moment de l'accident.

Lors de l'accident, elle a anticipé le choc et s'est tenue au tableau de bord. Elle n'a pas subi de choc à la tête, ni perdu connaissance. Elle a pu sortir seule du véhicule accidenté.

b) Le rapport du CHUV du 8 mai 2003 a mentionné les constatations suivantes faites le 2 janvier 2003 :

« (...) **Constatations**

Colonne cervicale : douleurs para-vertébrales basses gauche. Pas de douleurs à la palpation des épineuses. Pas de douleurs à la mobilisation active et passive. Pas de trouble neurologique des MS. Coude gauche : douleurs à la palpation de l'olécrane, sans tuméfaction ni hématome. Mobilité complète. Epaule gauche : mobilité complète avec discrète douleur acromio-claviculaire. Pas d'hématome ni de tuméfaction.

(...) **Constatations radiologiques**

Colonne cervicale f.+p. trans-buccal. Coude gauche f+p, épaule gauche :
face + Neer. Pas de lésion osseuse fraîche.

(...) **Diagnostic**

Entorse cervicale bénigne. Contusion du coude et de l'épaule gauche.

(...). »

Les radiographies de la colonne cervicale n'ont pas montré de lésion osseuse et aucune lésion radiculaire ni médullaire n'a été découverte. La demanderesse A.A. _____ n'a signalé aucune réaction de peur, de frayeur, ni de douleur à la colonne cervicale.

Après une observation de vingt-quatre heures environ, elle a pu regagner son domicile, équipée d'une collerette de mousse.

Dans un rapport du 4 février 2003, le Dr François Morier-Genoud, médecin généraliste, a posé le diagnostic suivant :

« (...)

Important syndrome cervical post-traumatique avec entorse cervicale (coup du lapin). Douleurs scapulaire gauche et de l'épaule gauche post-traumatique. Contusion du coude gauche.

(...). »

A la suite d'une IRM cervicale effectuée le 18 février 2003, le Dr Antoine M'Baya, spécialiste FMH en radiologie du Centre d'Imagerie Médicale (CIMED) à Fribourg, a constaté ce qui suit :

« (...)

Discarthrose en C4-C5, C5-C6 et C6-C7 avec vraisemblablement une uncarthrose en C5-C6 rétrécissant le trou de conjugaison notamment à gauche.

Hernie discale paramédiane et foraminale gauche en C6-C7, contenant très probablement des ostéophytes (en cas de nécessité clinique, un CT permettrait de l'éclaircir), rétrécissant le récessus latéral et le trou de conjugaison du même côté.

(...). »

Le 13 mars 2003, un des médecins de l'Hôpital orthopédique de la Suisse romande a indiqué qu'aucun trouble neurologique des membres supérieurs n'avait été constaté et que la mobilité de la colonne cervicale était conservée.

Le 18 mars 2003, dans un rapport adressé au Dr Morier-Genoud, le Dr Elie Hecker, spécialiste FMH en neurologie à Fribourg, a fait les constatations suivantes :

« (...)

Elle mentionne aussi des vertiges connus déjà auparavant.

(...)

Ta patiente présente un syndrome cervico-radiculaire irritatif C7 à gauche. Il n'existe pas de lésion radiculaire ou médullaire. L'IRM ne montre que des altérations minimales. Le recours à un scanner n'est de ce fait pas indiqué. Je préconise des AINS. (...). »

Le 27 mars 2003, dans un rapport adressé à la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accident (ci-après SUVA), le Dr Morier-Genoud a posé le diagnostic suivant :

« (...)

Syndrome cervical post-traumatique (coup du lapin). Hernie discale Gauche C6-C7.

Syndrome cervico-radiculaire irritatif C7 gauche.

Suspicion d'atteinte de l'articulation acromio-claviculaire.

Suspicion de lésion de la coiffe des rotateurs au niveau de l'épaule gauche.

(...). »

Du 9 avril au 2 mai 2003, la demanderesse a été hospitalisée à l'Hôpital cantonal de [...]. Au terme de cette hospitalisation, les Drs Frédéric Balagué et Ursula Meyer ont posé le diagnostic suivant :

« (...)

1) cervico-brachialgies G. avec :

- s/p accident voiture le 2.1.03
- probable whiplash
- tendinite du sus-épineux à G.
- contusion de l'art. acromio-claviculaire G.

2) sy. cervico-radiculaire irrit. C7 G. sur HD

3) susp. de vertiges somatoformes fonctionnels

(...). »

Le 14 avril 2003, un des médecins de l'Hôpital orthopédique de la Suisse romande a constaté que la demanderesse présentait déjà avant l'accident des douleurs nécessitant un traitement, soit qu'elle souffrait d'une hernie cervicale, qu'elle avait déjà des vertiges et ressentait des douleurs cervicales, du dos et dans les jambes depuis son arrivée en Suisse dans les années nonante. Il a posé le diagnostic provisoire de « contusion cervicale » et estimé une probable reprise du travail le 10 janvier 2003 (sic).

Dans un rapport du 26 juin 2003, le Dr Viktor Bydzovsky, médecin d'arrondissement de la SUVA à Fribourg, a retenu ce qui suit :

« (...)

Traitement conservateur.

La résonance magnétique cervicale du 18.2.2003 révèle une discarthrose C4-C5, C5-C6 et C6-C7, une hernie discale paramédiane et foraminale gauche C6-C7.

(...)

Pour revenir aux clichés de la colonne cervicale (...), je constate des lésions dégénératives avec des becs ostéophytaires de C4 à C7 et une certaine rectitude du rachis cervical. (...).

La patiente se présente avec une collerette mousse qu'elle porte depuis le jour de l'accident (2.1.2003 !!)

(...)

(...) une entorse cervicale et une contusion du membre supérieur gauche traitées conservativement.

La situation n'est pas favorable car Mme A.A._____ présente un syndrome cervical avec limitation fonctionnelle mais sans trouble neurologique.

La mobilité de l'épaule gauche est fortement limitée.

(...). »

Ce médecin a adressé la demanderesse A.A._____ à la Clinique romande de réadaptation (ci-après CRR) à Sion pour un traitement de physiothérapie et pour un avis neurochirurgical.

La collerette portée à la fin du mois de juin 2003 n'empêcha pas la demanderesse A.A._____ de se rendre au [...] pour y passer les vacances d'été.

Dans un concilium psychiatrique du 18 août 2003, le Dr Jean Savoy, psychiatre auprès de la CRR, a mentionné ce qui suit :

« (...)

Du point de vue psychique, hormis la symptomatologie douloureuse, je relève une symptomatologie compatible avec un état de stress post traumatique, en particulier des cauchemars récurrents, une hypervigilance et des troubles du sommeil. Le tableau actuel n'atteint cependant pas le seuil diagnostique et, s'accompagnant de quelques signes dépressifs, je retiens le diagnostic d'un trouble de l'adaptation avec une réaction mixte, anxieuse et dépressive.

(...). »

Dans un rapport du 18 septembre 2003, les Drs Vuadens et Humbert, de la CRR, ont retenu ce qui suit :

« (...)

DIAGNOSTICS PRIMAIRES :

- ***Rééducation neurologique (Z 50.9)***

DIAGNOSTICS SECONDAIRES :

- ***Cervicalgies sur troubles dégénératifs du rachis cervical (M 54.2)***
- ***Douleurs de l'épaule gauche (M 25.9)***
- ***Trouble de l'adaptation avec réaction mixte anxieuse et dépressive (F 43.22)***

(...)

Cette patiente présente toujours des cervicobrachialgies gauche (sic) 8 mois après une entorse cervicale. Les divers bilans effectués avant le présent séjour ont montré des troubles dégénératifs du rachis cervical et de l'épaule gauche pouvant rendre compte des douleurs de la patiente. Bien que le status neurologique d'entrée soit limité en raison des limitations douloureuses de la patiente, nous ne relevons aucun signe évocateur d'une atteinte radiculaire surajoutée, ni plexopathie. Force nous est de constater une très grande crispation de la part de la patiente qui est très tendue et qui a peur de bouger sa nuque.

(...)

Nous retenons pour l'instant une incapacité complète qui devra être évaluée selon évolution dans un mois par son médecin traitant. La reprise professionnelle future devra se faire de manière progressive afin de permettre à la patiente de reprendre confiance en ses capacités et de ne

pas être mise en échec avec le risque d'entrer alors dans un processus d'invalidation.

(...). »

Le 28 janvier 2004, le Dr Jürg Bitterli, spécialiste FMH en rhumatologie à Fribourg, a constaté ce qui suit :

« (...)

La mobilité cervicale est diminuée de 50% pour la flexion, de 80% pour la rotation gauche, de 60% pour les autres directions. Toutes les directions sont douloureuses en fin de course. La musculature para-vertébrale et sus-scapulaire est nettement tendue des deux côtés à prédominance gauche et il y a des points de Maigne en C2-C3 et C6-C7 des deux côtés à prédominance gauche. La mobilité de l'épaule gauche est en limitation douloureuse de quelques 30% dans toutes les directions, la distance pouce-vertèbre proéminente est de 43 cm à gauche contre 23 cm à droite. (...) A noter encore un examen IRM cervical du 18.02.2003 qui montre déjà des discarthroses C4 à 7 et en plus une hernie discale para-médiane et foraminale gauche en C6-C7.

Diagnostic : - syndrome vertébral cervical céphalé chronique important

- PSH gauche très irritée

- Syndrome vertébral dorso-lombaire fonctionnel peu important

(...). »

Le 29 janvier 2004, le Dr Bydzovski a fait les constatations suivantes :

« (...)

Status 13 mois après une entorse cervicale et une contusion de l'épaule et du coude à gauche traitées conservativement.

La patiente présente une discarthrose cervicale C4-C5, C5-C6, C6-C7 et, radiologiquement une tendinite distale du tendon du sus-épineux à gauche.

La mobilité de la colonne cervicale et de l'épaule gauche est limitée.

A mon avis, le statu quo sine est certainement atteint au niveau cervical et je me pose la question de savoir si les troubles au niveau de l'épaule gauche ne sont pas en relation directe avec l'arthrose cervicale.

(...)

Je rappelle encore que Mme A.A._____ présente des symptômes de non-organicité de Waddell qu'on appelle également actuellement des signes comportementaux.

(...). »

Le 8 mars 2004, Le Dr Bitterli a rapporté ce qui suit :

« (...)

L'examen montre une amélioration de la mobilité cervicale de quelques 25% dans toutes les directions et il n'y a presque plus de douleurs en fin de mouvements ni au niveau cervical ni au niveau de l'épaule gauche. La distance pouce-vertèbre proéminente est réduite de 43 à 33 cm.

(...). »

Dans un rapport du 19 avril 2004, le Dr Morier-Genoud a énuméré les diagnostics suivants :

« (...)

Syndrome cervical post-traumatique.
Hernie discale C6-C7 gauche.
Syndrome cervico-radiculaire irritatif C7 gauche.
Douleurs post-traumatiques de l'épaule gauche sur tendinite du tendon supra-spinatus avec œdème post-contusionnel ou inflammatoire de l'articulation acromio-claviculaire.

(...). »

Le 8 juin 2004, le Dr Bydzovski a émis l'appréciation suivante :

« (...)

Comme séquelle au niveau de l'épaule, il persiste une très importante limitation fonctionnelle surtout dans l'abduction, l'antépulsion et dans la rotation interne. La mobilité de la colonne cervicale est limitée. (...) sa collaboration n'est pas totale. (...). »

Le 30 décembre 2005, les Dresses Isabelle Gabellon, spécialiste

FMH en rhumatologie, et Catherine Lomier-Viret, spécialiste FMH en psychiatrie-psychothérapie, ont présenté leur rapport dans le cadre de l'expertise pluridisciplinaire confiée au Centre d'expertise médicale à Nyon - reconnu comme Centre d'Observation Médicale de l'Assurance Invalidité (COMAI) - sur mandat de l'Office de l'assurance invalidité du Canton de Fribourg (ci-après OAI). Il en ressort ce qui suit :

« (...)

Rapport radiologique du 28.05.1998 (...)

(...)
Céphalées chroniques persistantes, diffuses, probablement migraineuses.

(...)

Rapport médical du 25.06.1999 (...)

(...) épisode vertigineux intense, de plusieurs heures, (...) et, par la suite, des vertiges survenant à chaque mouvement du corps (...)

Rapport médical du 17.10.2001 (...)

(...) symptomatologie vertigineuse durant 2 mois en mai 99, puis 3 semaines à Pâques 2001 et 2 semaines en octobre 2001, vertiges rotatoires présents à tous les mouvements de la tête (...).

Il s'agit plutôt d'un problème de troubles intermittents de la circulation sanguine au niveau cervical, vraisemblablement sur des problèmes d'arthrose cervicale (...).

(...)

Rapport médical du 24.01.2002 (...)

Cette patiente signale des vertiges non systématisés de plusieurs minutes, exacerbés lors de mouvement de la nuque. (...) Elle mentionne en outre des paresthésies intermittentes des quatre extrémités prédominant aux MS.

(...)

Depuis qu'elle travaille en Suisse comme femme de ménage, (...), elle a ressenti des douleurs cervicales, du dos, dans les jambes. Certains jours *tout lui fait mal* depuis qu'elle est en Suisse. Au [...], elle n'a jamais souffert de telles douleurs.

(...)

(...) ne s'est pas attardée sur les symptômes de vertiges avant l'accident. (...) Nous lui avons rappelé les importants examens subis alors, mais elle ne s'en souvenait pas particulièrement.

(...)

Alors que la patiente autolimit brusquement l'abduction à 120°, rappelons un mouvement du déshabillage où l'abduction a été complète ddc.

(...)

En 1999 sont apparus des épisodes de sensations vertigineuses. (...) On retrouve la récurrence des mêmes symptômes en 2001. Son médecin-traitant pense à des troubles intermittents de la circulation en relation avec une arthrose cervicale.

(...)

En 2002, elle annonce à nouveau une recrudescence des sensations vertigineuses associées à des épisodes intermittents de paresthésies des 4 membres.

(...)

L'assurée séjourne à la CRR. Dans son rapport du 18.09.2003 le Dr Vuadens confirme le diagnostic de cervicalgies sur troubles dégénératifs (M. 54.2), de douleurs de l'épaule gauche (M 25.09). (...) aucun diagnostic de gravité supérieure n'a été posé.

(...)

La SUVA retient un statu quo sine à partir de janvier 2004. Le Dr Bydzovsky note des signes comportementaux de non-organicité à son examen du 29.01.2004.

(...) Le Dr Bitterli souligne le 25.05.2004 que la patiente n'a pas l'intention de reprendre le travail (...).

Le rapport final du Dr Bydzovski du 08.06.2004 évoque une collaboration qui n'est pas totale de la part de l'assurée. (...)

(...)

En raison de l'activité physiquement lourde de femme de ménage, nos diagnostics donnent une restriction dans ce métier de l'ordre de 20%.

Dans une activité ne nécessitant pas le port de charges supérieures à 10 kg, permettant une alternance de position, évitant des porte-à-faux répétitifs, la nécessité de soulever des charges en-dessus de l'horizontale avec l'épaule gauche, la capacité de travail est entière.

(...)

L'absence de signe déficitaire à plusieurs années d'évolution, la normalité des différents examens cliniques effectués par différents médecins dans des institutions différentes, l'absence d'évolution clinique et radiologique actuelle nous confortent au diagnostic de cervicalgies fonctionnelles dans un contexte de troubles statiques et dégénératifs rachidiens banals, aggravées par l'accident de 2003.

(...)

Une irritation de la coiffe des rotateurs à gauche nous a fait retenir la limitation des activités en dessus de l'horizontale pour l'épaule gauche.

(...)

Sur le plan psychique, suite à l'accident du 2 janvier 2003, Madame A.A._____ a développé dans un premier temps un trouble de l'adaptation avec réactions mixte, anxieuse et dépressive. Un traitement de Rémeron à petites doses lui a été prescrit, essentiellement en raison de troubles du sommeil et d'une thymie en partie déprimée. Depuis, l'évolution est stationnaire sur le plan de la thymie. A ce jour persiste une humeur dépressive, un manque d'énergie et des troubles du sommeil, symptômes assimilables à une dysthymie. La Classification Internationale des Troubles Mentaux et Troubles du Comportement (CIM-10) inclut cette entité dans les troubles de l'humeur, tout en relevant qu'il ne s'agit pas d'une dépression moyenne ni même légère. Les patients ruminent,

dorment mal, se plaignent, mais sont en mesure de faire face aux obligations quotidiennes.

(...)

Au vu de ce qui précède, la capacité de travail peut être considérée comme entière, mais la dysthymie pourrait justifier d'une augmentation du traitement antidépresseur.

Toutefois, le pronostic subjectif reste réservé, Madame A.A._____ se considérant comme *invalidé* et dans l'incapacité d'exercer une quelconque profession.

(...)

Sur le plan psychique, pas d'influence de la dysthymie sur l'activité exercée jusqu'alors.

(...). »

Le 3 mai 2006, les Drs Jean Perdrix, spécialiste FMH en médecine interne, Philippe Delacrausaz, spécialiste FMH en psychiatrie, et Mounir Ziadé, spécialiste FMH en rhumatologie, ont déposé un rapport dans le cadre de l'expertise pluridisciplinaire confiée à la Policlinique médicale universitaire (ci-après PMU) à Lausanne sur mandat de la demanderesse A.A._____. Ils ont retenu ce qui suit :

« (...)

Mme A.A._____ n'aurait pas eu de perte de connaissance et n'aurait pas eu non plus de traumatisme crânien direct.

(...)

Rapport médical (...) en date du 3.7.1998 : (...) patiente présentant des céphalées chroniques ainsi qu'une gêne au niveau maxillaire et frontal droit. (...)

Rapport médical (...) en date du 25.6.1999 : (...) patiente présentant des vertiges survenant principalement lors des mouvements de la tête du côté droit. (...)

Rapport médical (...) en date du 17.10.2001 : (...) patiente qui présente des problèmes de vertiges intermittents chroniques. (...) Il s'agit possiblement d'un problème de troubles intermittents de la circulation sanguine au niveau cervical, vraisemblablement sur des problèmes d'arthrose cervicale (...).

(...) la SUVA, (...) a décidé d'interrompre, en juin 2004, le paiement des soins médicaux (...).

(...)

Mme A.A. _____ (...) a vécu [l'accident, réd.] comme une épreuve très douloureuse où ses filles ont été blessées, ainsi que son mari.

(...) il n'est pas relevé d'amyotrophie évidente de la musculature paracervicale, ni de la ceinture scapulaire. (...)

(...)

Signes comportementaux selon Waddell : 3 présents sur 5.

(...)

IRM cérébrale du 28.01.2002 (...)

(...)

Arthro-IRM de l'épaule gauche du 31.03.2003 (...)

Conclusion : image évoquant plutôt une petite tendinite distale du tendon sus-épineux et un petit œdème post-contusionnel ou d'origine inflammatoire de l'articulation acromio-claviculaire. (...)

(...)

Diagnostics avec influence essentielle sur la capacité de travail

- o Trouble de l'adaptation, réaction mixte, anxieuse et dépressive [F43.22]
- o Cervicalgies et syndrome cervico-radiculaire irritatif C7 gauche chronique [M54.2]
- o Cervico-discarthrose C4-C5 & C5-C6 et discopathie protrusive C6-C7 gauche [M50.3]
- o Scapulalgies gauches (articulations acromio-claviculaire et scapulo-humérale) [M25.91]

(...)

Au total, sur le plan ostéo-articulaire, cette expertisée présente des cervico-brachialgies gauches d'évolution chronique, aggravées suite aux contusions traumatiques de l'accident survenu en janvier 2003, sur des antécédents de troubles dégénératifs cervicarthrosiques, déjà visualisés sur les examens radiographiques. Il n'y a pas d'élément constitutif de lésion neurologique médullaire ou radiculaire. Dans ces conditions, il n'y a pas d'indication à un traitement neurochirurgical et seule la poursuite du traitement médicamenteux et de la physiothérapie adaptée sont indiqués.

Sur le plan psychique, l'évaluation met en évidence la persistance d'une symptomatologie compatible avec un trouble de l'adaptation avec réaction prolongée mixte, anxieuse et dépressive, selon la CIM-10. Ce trouble se manifeste par la résurgence de souvenirs traumatiques, responsable du maintien d'inquiétudes pour ses filles et d'appréhensions persistantes en voiture. Cet état d'anxiété est toujours présent à l'évocation de l'accident et se manifeste par des pensées d'anticipation

négative et des craintes en cas de retard ou de contre-temps de ses filles ou de son mari.

(...)

Suite au traumatisme, il n'a pas été démontré de lésions organiques majeures (pas de fracture, pas d'atteinte neurologique), on doit dès lors admettre que le statu quo sine a été atteint après une période de une, à deux années au maximum. Sur le plan psychiatrique, les critères diagnostics ne permettent pas de retenir un état de stress post traumatique. Il subsiste actuellement un trouble de l'adaptation dont il faut tenir compte, mais qui n'est pas responsable d'une diminution de capacité de travail au-delà de 20%.

(...)

Mme A.A._____ a pour les activités ménagères personnelles une limitation qui n'excède pas 20%, pour tenir compte de difficultés dans les tâches lourdes du ménage. Ces travaux ne sont toutefois en principe pas soumis à des exigences de rendement.

(...)

L'atteinte à l'intégrité consécutive à l'accident a été déterminée à 20% par la SUVA. Selon notre analyse, en se basant sur les tables SUVA (table 19 version 2004), nous nous trouvons sur le plan psychique dans la catégorie du trouble psychique léger, correspondant à un taux de 20%.

(...)

L'incapacité de travail liée à l'accident a été déterminée par la SUVA à 20%, ce qui correspond à notre appréciation actuelle.

(...)

Limitations dues à l'atteinte à la santé (...):

[X] position de travail (debout, assis, etc.): positions statiques prolongées, assise et debout, tête penchée, en porte-à-faux de la nuque et du dos. Travail en hauteur et en déséquilibre. Mouvements contraignants en flexion, en torsion de la nuque et du tronc. Déplacements courbés, travail au sol

[] horaire [] à plein temps [] à mi-temps [X] autres

[X] port de charges : côté droit poids de plus de 7 kg, efforts répétitifs
côté gauche poids de plus de 4 kg

[X] travaux lourds : contre indiqués

[X] marche : pas de longs déplacements

[X] nuisances diverses : bruit, poussières

[X] conditions de travail (milieu ouvert, protégé) : pas de rendement forcé

[X] activités : travaux manuels, activités répétées de préhension, de manipulations d'objets, de modelage, travaux impliquant des « serrages » ou des frottements manuels. Activités de manutention.

La limitation n'excède pas 20% sur le plan LAA. Dans une activité légère, parfaitement adaptée, en tenant compte de la diminution du rendement, une capacité résiduelle de l'ordre de 60% serait possible, en intégrant la problématique ostéo-articulaire liée aux troubles dégénératifs pré-existants.

(...). »

c) A l'époque de l'accident, la demanderesse A.A. _____ était inscrite au chômage pour un placement à 100%, percevait des indemnités journalières de 85 fr. 90 brut et des gains intermédiaires. Le délai-cadre était ouvert du 2 décembre 2002 au 1^{er} décembre 2004.

Après l'accident, la demanderesse A.A. _____ s'est trouvée en incapacité totale de travail d'une durée indéterminée selon les rapports du Dr Morier-Genoud des 4 février 2003 et 27 mars 2003 ; en incapacité totale de travail du 9 avril au 16 mai 2003 puis en incapacité partielle à 50% du 19 au 30 mai 2003 d'après le rapport des Drs Balagué et Meyer du 2 mai 2003 ; en incapacité totale de travail le 26 juin 2003 selon le Dr Bydzovsky ; en incapacité totale de travail du 12 août au 12 septembre 2003 selon le rapport du 18 septembre 2003 des Drs Vuadens et Humbert de la Clinique romande de réadaptation ; en incapacité totale de travail à la date du 8 mars 2004 selon le Dr Bitterli, une reprise de travail n'étant pas encore fixée selon le rapport du Dr Morier-Genoud du 19 avril 2004 et ce dernier ayant encore attesté qu'elle était en incapacité totale de travail le 19 mai 2004 ; en incapacité de travail de 20% dès le mois de septembre 2004 d'après le rapport des Drs Perdrix, Delacrausaz et Ziadé du 3 mai 2006 ; en incapacité de travail de 20% comme femme de ménage sur le plan somatique mais en pleine capacité d'exercer une activité adaptée et en pleine capacité sur le plan psychique selon le rapport du 30 décembre 2005 des Dresses Gabellon et Lomier-Viret.

La SUVA a pris son cas en charge depuis l'accident en lui versant des indemnités journalières de 56 fr. 50 sur la base d'une incapacité _____ à _____ 100%, _____ soit

20'396 fr. 50 en 2003 et 15'481 fr. en 2004. Elle a pris comme base de calcul l'indemnité nette versée par la Caisse nationale de chômage.

Au mois de juin 2004, la SUVA a interrompu le paiement des soins médicaux.

Le 30 septembre 2004, elle a interrompu le paiement des indemnités journalières.

Sur recommandation de la SUVA, la demanderesse A.A._____ a annoncé son cas à l'assurance invalidité (ci-après AI).

Par décision du 23 mars 2005, l'OAI lui a octroyé une rente mensuelle entière basée sur un degré d'invalidité de 100% dès le 1^{er} janvier 2004, soit 912 fr. pour 2004 et 929 fr. pour 2005.

Par décision du 27 juin 2005, la SUVA a octroyé à la demanderesse A.A._____ une rente mensuelle d'invalidité basée sur une incapacité de gain de 20% dès le 1^{er} octobre 2004, soit 307 fr. pour 2004 et 310 fr. pour 2005, et fixé une indemnité de 16'020 fr. pour atteinte à l'intégrité à 15%, décision confirmée après recours. La demanderesse A.A._____ a par la suite continué à percevoir une rente partielle versée par la SUVA, soit 3'720 fr. en 2006, 3'798 fr. en 2007, 3'798 fr. en 2008, 3'938 fr. en 2009, 3'938 fr. 40 en 2010 et 3'938 fr. en 2012.

Par décision du 23 mars 2006, en procédant à une révision annoncée, l'OAI a supprimé la rente d'invalidité avec effet au 1^{er} mai 2006, décision confirmée après recours.

La SUVA et l'OAI ont estimé que, sans l'accident, la demanderesse A.A._____ aurait pu percevoir en 2004, sur la base des trois emplois exercés avant l'accident et avec un taux de travail de 100%, un gain mensuel global de l'ordre de 4'150 fr., la valeur moyenne de la rémunération pour des femmes chargées de tâches simples dans le secteur privé correspondant à un revenu de l'ordre de 3'300 francs.

Dans un arrêt du 30 janvier 2009 rendu dans le cadre du conflit opposant la demanderesse A.A._____ à la SUVA, la Cour des assurances sociales du canton de [...] a retenu que les maux de tête et les vertiges dont la demanderesse A.A._____ s'était plainte existaient déjà avant l'accident, qu'une lésion du type « coup du lapin » ne pouvait pas être retenue, qu'elle ne présentait aucun des autres symptômes du tableau clinique typique et que les troubles cervicaux persistant n'étaient pas en lien de causalité naturelle avec l'accident mais résultaient de troubles dégénératifs préexistants.

Dans un arrêt du même jour rendu dans le cadre du conflit opposant la demanderesse A.A._____ à l'OAI, la Cour des assurances sociales du canton de [...] a retenu que les affections relatives aux cervicalgies et aux dorsalgies étaient plutôt banales et concordantes avec l'âge de la demanderesse A.A._____. La cour a également admis que, dans une activité adaptée, sa capacité de travail était entière sans diminution de rendement.

Le 11 mars 2009, soit après la réception des arrêts sur recours rendus à l'encontre des décisions de la SUVA et de l'OAI, la demanderesse A.A._____ s'est inscrite auprès de la caisse de chômage à 80%. Les indemnités journalières servies par la Caisse publique cantonale d'assurance chômage de [...] et perçues pendant 260 jours se sont élevées à 65 fr. 25, soit 1'416 fr. bruts par mois en moyenne (65 fr. 25 x 21,7 jours). L'office régional de placement a considéré qu'elle effectuait des recherches d'emploi en quantité et qualité adéquates. Son expérience professionnelle relevait du domaine du nettoyage, de l'aide-conciergerie et de la vente sur appel.

La demanderesse A.A._____ n'a pas repris d'emploi avant le 16 août 2010, date à laquelle elle a été engagée à 80% en tant que chauffeuse de taxi et minibus. En 2011, son salaire mensuel brut s'est élevé à 3'100 fr., soit 2'666 fr. 40 net. Elle a dû passer un contrôle médical pour obtenir l'autorisation d'exercer cette activité.

Selon l'indice des salaires nominaux 2006-2009 établi par l'Office fédéral de la statistique, les indices ont varié de la manière suivante au total : indice 2005 (100), indice 2006 (101.2), indice 2007 (102.8), indice 2008 (104.9), indice 2009 (107.1).

Le 9 novembre 2010, la défenderesse P._____ a mandaté Pro'fil, agence de détectives privés à [...] afin qu'elle procède au contrôle des activités de la demanderesse A.A._____. Cette observation a été matérialisée par un rapport du 29 novembre 2010 et un CD qui ont montré qu'elle levait très haut son bras droit, ouvrait le coffre de son taxi en levant le bras droit ou gauche très haut, ouvrait la porte de son garage au maximum, chargeait la valise de clients, enfilait son manteau d'un geste ample en levant les bras bien haut, effectuait des journées de douze et de treize heures, passait des heures assise dans son taxi, conduisait plusieurs heures d'affilée sans problème physique apparent, même sur des routes très enneigées, manipulait le volant avec les deux bras et effectuait des mouvements de la tête dans les deux sens sans aucun handicap ni aucune gêne visible.

d) La demanderesse A.A._____ n'a perçu aucune prestation d'invalidité d'une caisse de pension, faute d'affiliation.

e) La demanderesse A.A._____ a perçu de l'assurance-occupants de son véhicule des indemnités journalières à 100% (30 fr. par jour) pour une période de 791 jours dès le 2 janvier 2003.

f) Les demandeurs vivent dans un appartement de 3,5 pièces. La demanderesse A.A. _____ a toujours assumé la majeure partie des tâches de ménage, soit le nettoyage, la cuisine, les courses et la garde des enfants.

g) La franchise annuelle de l'assurance maladie de la demanderesse A.A. _____ pour l'année 2003 s'élevait à 400 francs.

Les frais médicaux liés aux suites de l'accident n'ont pas été pris intégralement en charge par la SUVA et l'assurance maladie.

h) L'expertise auprès de la PMU a coûté 7'500 francs.

5. Le demandeur A.B. _____

a) Le demandeur, né le 18 octobre 1966, était âgé de 36 ans au moment de l'accident.

b) Des suites de l'accident, il a présenté une fracture de la base du deuxième métatarsien du pied gauche et une fracture de la rotule droite.

Le traitement a consisté en une immobilisation plâtrée du pied gauche, le port d'une genouillère ainsi qu'une rééducation en physiothérapie tant pour le pied gauche que pour le genou droit. La fracture au pied gauche a évolué favorablement. Les douleurs au genou droit ont duré jusqu'au 28 août 2003 selon le Dr Rossier qui a précisé que lors de la consultation effectuée à cette date, le demandeur s'est dit « libre de toute douleur ».

Le 25 février 2010, le Dr Morier-Genoud a constaté que le demandeur souffrait toujours de douleurs au genou, essentiellement liées aux conditions atmosphériques.

c) Au moment de l'accident, le demandeur travaillait auprès de l'entreprise Gianni Pecoraro Plâtres SA.

Par suite de l'accident, il a subi une incapacité de travail totale, puis partielle. La SUVA lui a versé des indemnités journalières à 100% (154 fr. 80 par jour) du 5 janvier au 18 mai 2003, à 50% (77 fr. 40 par jour) du 19 mai au 30 juin 2003 et à 25% (38 fr. 70 par jour) du 1^{er} au 6 juillet 2003.

Alors qu'en 2002 son salaire brut total s'était élevé à 83'336 fr., celui de 2003 s'est monté à 75'927 francs.

Aucune indemnité pour atteinte à l'intégrité n'a été allouée au demandeur.

d) Le demandeur a perçu de l'assurance-occupants du véhicule de la demanderesse A.A. _____ des indemnités journalières à 100% (30 fr. par jour) du 3 janvier au 16 mai 2003, à 50% du 17 mai au 31 juin 2003 et à 25% du 1^{er} au 6 juillet 2003.

e) Le demandeur a toujours participé activement aux tâches ménagères, soit essentiellement les courses, les travaux manuels et la garde des enfants. Les douleurs au genou que le demandeur prétend toujours avoir ne l'ont pas empêché de participer au ménage, ni d'aller à la cueillette des champignons dans des endroits où sa femme ne pouvait l'accompagner.

f) Dans le cadre de la prise en charge médicale après l'accident, les vêtements du demandeur ont dû être découpés. Il s'agissait d'une veste, d'un jean et d'un pull de marque. Pour cela, la SUVA a versé le maximum résultant de sa pratique, soit 500 francs.

g) Pour son rapport du 5 novembre 2004 à l'attention du conseil du demandeur, le Dr Rossier a établi une note d'honoraires de 80 francs.

6. La demanderesse A.C. _____

a) La demanderesse A.C. _____, née le 5 janvier 1990, était à trois jours de son treizième anniversaire au moment de l'accident.

b) Les médecins de l'Hôpital de l'Enfance de Lausanne ont constaté qu'elle souffrait d'une plaie frontale à gauche et d'une contusion de l'épaule gauche à la suite de l'accident du 2 janvier 2003. Le traitement a consisté en une suture de la plaie sous anesthésie générale. Il en résulte aujourd'hui une cicatrice au front.

c) La demanderesse A.C. _____ a perçu des prestations à hauteur de 1'242 fr. 45 de l'assurance maladie Groupe Mutuel.

Elle a également perçu de l'assurance-occupants du véhicule de la demanderesse A.A. _____ une indemnité hospitalisation de 30 francs.

d) En 2010, lors du dépôt de la demande, la demanderesse A.C. _____ était en formation.

7. La demanderesse A.D. _____

a) La demanderesse A.D. _____, née le 19 mai 1995, était âgée de 7 ans et demi au moment de l'accident.

b) En raison de celui-ci, sa dentition a été endommagée. Elle a souffert d'une luxation de la dent 21. Le traitement a consisté dans la pose d'une attelle sur les dents 12-11-21-22 et a duré quinze jours, soit du 2 au 17 janvier 2003. La suite du traitement consistera en une dévitalisation et la pose d'une couronne. Il existe un risque de nécrose. Les frais pour les interventions à venir sont estimés à 2'796 fr. 85.

c) La demanderesse A.D. _____ a perçu des prestations à hauteur de 1'005 fr. 45 de l'assurance maladie Groupe Mutuel.

Les frais de traitement, notamment hospitaliers et dentaires, n'ont pas été intégralement remboursés, une participation de 261 fr. 70 étant restée à la charge des parents de la demanderesse A.D. _____.

d) En 2010, lors du dépôt de la demande, la demanderesse A.D. _____ était en formation.

8. Le véhicule de marque automobile Toyota Carina dont la demanderesse A.A. _____ était propriétaire et détentrice, comptait 175'161 km au compteur et avait des pneumatiques « profil neige » en bon état au moment de l'accident. En raison de celui-ci, il a subi un dommage total, à savoir que l'avant, soit les ailes, la calandre, le capot, le pare-chocs et l'éclairage ont été endommagés. Il a dû être remorqué après l'accident.

Selon le rapport du 8 janvier 2003 de l'expert indépendant Jacques Michel, le dommage s'est élevé à 3'200 francs.

Les frais inhérents à l'épave, soit le travail de dépannage, de gardiennage et les émoluments de destruction se sont montés à 946 fr. 90 TTC dont la demanderesse A.A. _____ s'est acquittée, les assurances ayant refusé de s'en charger.

9. Dès le mois de février 2003, les demandeurs ont pris conseil auprès d'un avocat, Me Bruno Charrière, à Bulle, pour faire valoir leurs droits à l'encontre des défenderesses. Les honoraires pour les opérations menées par cet avocat dans le cadre des négociations visant à régler le litige hors procès, du 13 février 2003 au 26 mai 2004, se sont élevés à 5'231 fr. 65. Le conseil actuel des demandeurs a établi une note d'honoraires de 2'602 fr. 85 pour les opérations effectuées du 18 mai 2004 au 30 avril 2010.

10. Par courrier du 25 mars 2003 adressé au conseil de l'époque des demandeurs, la défenderesse R. _____ a écrit ce qui suit :

« (...)

Après avoir pris connaissance du rapport de police et des versions des parties en cause, si nous pouvons admettre la vraisemblance d'une faute de circulation commise par le conducteur ou détenteur d'un véhicule resté non identifié à ce jour, nous ne pouvons toutefois pas admettre que ce dernier endosse exclusivement la responsabilité de l'accident et puisse être tenu responsable unique de la collision entre le véhicule de Monsieur [...] et le véhicule de votre client, Monsieur A.B. _____.

(...). »

Elle a toutefois refusé d'entrer en matière sur une indemnisation des demandeurs, se prévalant de la subsidiarité de l'intervention du FNG.

11. Le 17 mars 2004, estimant que la responsabilité de l'accident incombait au détenteur du véhicule inconnu, la défenderesse P._____ a également refusé toute prise en charge du cas des demandeurs, renvoyant ces derniers à rechercher l'assureur apériteur.

12. Par courrier du 1^{er} décembre 2004 et ainsi de suite chaque année, la défenderesse P._____ a renoncé à se prévaloir de la prescription et ce jusqu'au 31 décembre 2010.

13. Par courrier du 2 décembre 2004 et ainsi de suite chaque année, la défenderesse R._____ a renoncé à se prévaloir de la prescription et ce jusqu'au 31 décembre 2010.

14. En cours d'instruction, une expertise technique a été confiée à Martial Giobellina du Centre de Tests Dynamiques, à Bienne, qui a déposé son rapport le 24 juillet 2013 et qui a relevé ce qui suit :

1 Résumé

Le 2 janvier 2013 a eu lieu, sur l'autoroute A9, peu avant le tunnel de sur la chaussée lac, un accident impliquant deux véhicules, ainsi qu'un troisième véhicule indirectement (véhicule inconnu).

Le premier véhicule, une Chevrolet Caprice, circulait de en direction de ' et, arrivé à la hauteur de la voie d'accès de l'aire de ravitaillement de , un second véhicule (Toyota Land Cruiser) qui s'engageait depuis ladite voie ne lui a pas accordé la priorité. Pour éviter une collision, le conducteur de la Chevrolet a effectué un freinage d'urgence avec pour effet de provoquer une embardée de son véhicule sur la gauche. Après avoir heurté la glissière centrale, il s'est retrouvé en travers de la voie de gauche au moment où le troisième véhicule, une Toyota Carina, arrivait. S'ensuivit une collision entre l'avant de la Toyota et le flanc avant gauche de la Chevrolet.

Des suites de cette collision, les occupants de la Toyota Carina ont été blessés.

Pour déterminer la vitesse de collision du véhicule Toyota, il a d'abord fallu déterminer la vitesse résiduelle de la Chevrolet après son choc contre la glissière. En se basant sur l'endroit du point de choc contre la glissière et l'endroit du choc entre les véhicules, ainsi qu'en fonction de la configuration de la chaussée, la vitesse de la Chevrolet lors du choc contre la glissière a pu être déterminée entre 50 km/h et 60 km/h, pour une vitesse résiduelle au moment du heurt avec la Toyota allant de **31 km/h à 38 km/h**.

Ensuite, la vitesse de la Toyota, basée sur les dommages subis par celle-ci, a été calculée entre **85 km/h et 100 km/h**. La vitesse au point de réaction, quant à elle, devait se situer entre 88 km/h et 100 km/h, du fait du peu de temps à disposition du conducteur pour réagir.

On obtient donc une vitesse, pour la Toyota, qui coïncide avec les déclarations des protagonistes. Quant à la Chevrolet, sa vitesse au début du freinage a été admise légèrement inférieure, à savoir entre 85 km/h et 90 km/h, ce qui permet d'obtenir une cinématique correcte.

Le comportement du conducteur de la Chevrolet semble correspondre à ses déclarations, soit qu'il a ralenti en voyant le véhicule sur la voie d'accès, d'où une vitesse proche de 95 km/h et qu'arrivé au terme de ladite voie d'accès, il a effectué un freinage d'urgence lui faisant perdre la maîtrise de son véhicule, qui est alors parti en dérapage sur la gauche. En fonction de l'endroit du choc contre la glissière, on peut estimer le début du freinage environ 20 m en aval, soit à la hauteur de la fin de la bande d'accès.

Pour les accélérations subies par les occupants de la Toyota, elles étaient suffisantes pour provoquer des lésions. La passagère arrière gauche présentant une lésion à l'épaule gauche, il est dès lors possible qu'elle portait effectivement la ceinture de sécurité. Pour la passagère arrière droite, la distance la séparant du dossier du siège avant, ainsi que sa faible taille et son faible poids, devaient permettre à la ceinture de la retenir avant qu'elle ne heurte le dossier du siège avant droit. Cela laisserait supposer que la ceinture n'était pas bouclée, mais cela ne peut pas être prouvé sans aucun doute, bien que l'inclinaison du dossier du siège avant laisse penser que le choc a été relativement important et donc que la ceinture ne devait pas être attachée.

La couleur rouge ainsi que le numéro 01 sont attribués à la TOYOTA CARINA, la couleur bleue et le numéro 02 correspondent à la CHEVROLET CAPRICE et la couleur verte et le numéro 03 au véhicule inconnu, vraisemblablement un TOYOTA LAND CRUISER.

(...)

3 Collision entre les véhicules

3.1 Position de collision entre les protagonistes

ANGLE ET SUPERPOSITION

La position de collision a été déterminée approximativement sur la base des dommages à la Toyota Carina, ainsi que de la rotation de la Chevrolet suite au choc contre la glissière. L'angle de collision ainsi obtenu devait se situer aux environs de $99^\circ \pm 3^\circ$.

L'extrémité de l'aile avant gauche de la Toyota n'ayant pas subi de déformation, il en a été conclu qu'elle devait, au moment du choc, se trouver dans l'espace libre entre le pneu de la roue avant gauche et l'aile de la Chevrolet. Ceci permet également d'obtenir le plus gros de l'enfoncement de la Toyota à hauteur du montant de porte/pare-brise de la Chevrolet.

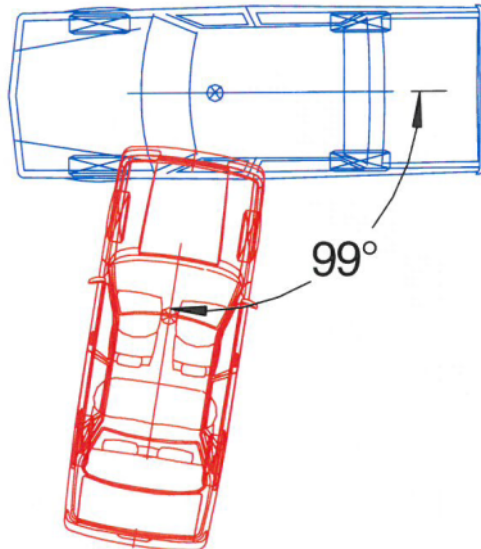


Fig. 4: Position de collision moyenne, estimée sur la base des dommages à la Toyota et en fonction de la configuration des lieux

3.2 Position de collision par rapport à la chaussée

La collision entre les véhicules a eu lieu sur la voie de circulation de gauche, approximativement à hauteur du km 14.782.

Le point d'impact de la Chevrolet contre la glissière centrale se situait, pour sa part, 2 m avant, à la hauteur du km 14.780.

3.3 Événements précédant la collision

VÉHICULE 01

Avant la collision, le conducteur a déclaré qu'il n'avait pas eu le temps de freiner. En l'absence de traces de freinage, il est impossible de dire si cela a réellement été le cas. En se référant aux simulations effectuées pour le véhicule 02 (voir ci-après), le temps dont disposait le conducteur pour réagir et tenter une manœuvre d'évitement (freinage ou changement de direction) devait être compris entre environ 1 s et 1.3 s, alors que le temps moyen de réaction, à lui seul, se monte à 1.04 s^[1]. On comprend dès lors que même si un freinage a eu lieu, la diminution de la vitesse a été minime.

^[1] Temps de perception 0.4 s, temps de décision 0.4 s, temps de réaction musculaire 0.19 s, réponse initiale du système de freinage 0.05 s

VÉHICULE 02

Avant la collision, le véhicule 02 a tout d'abord effectué un freinage, selon son conducteur, à deux reprises (plus vraisemblable qu'il y ait eu qu'un seul freinage) avant de percuter la glissière centrale.

En connaissant l'endroit du point de choc contre la glissière, ainsi que l'endroit du choc entre les deux véhicules, il a été possible de déterminer approximativement à quel endroit la Chevrolet a débuté son freinage. En partant d'une vitesse initiale comprise entre 85 km/h et 90 km/h, on obtient le début du freinage approximativement entre le km 14.730 (variante minimale) et le km 14.735 (variante maximale), soit déjà à la hauteur de la fin de la voie d'accès (rétrécissement de celle-ci). Ceci confirme les déclarations du conducteur de la Chevrolet.

Ensuite, en effectuant un freinage d'urgence, la dérive à lieu sur la voie de gauche pour venir heurter la glissière centrale, au km 14.780, à une vitesse comprise entre 50 km/h et 60 km/h, provoquant la rotation du véhicule et la positionnant en travers de la voie gauche, à hauteur du km 14.782, dans une position correspondant à celle déterminée au paragraphe 3.1. La vitesse de la Chevrolet, à cet instant, est comprise entre 31 km/h et 38 km/h. Ces vitesses seront utilisées comme valeurs pour le calcul de la collision.

Le temps que la Chevrolet a dû mettre pour traverser la voie de gauche et venir percuter la glissière se situe approximativement entre 1 s et 1.3 s, ce qui laissait dès lors très peu de temps au conducteur de la Toyota Carina pour réagir et freiner.

3.4 Analyse de collision

INTRODUCTION

Pour l'analyse de la collision, l'étude de la dynamique des véhicules se fonde sur les trois lois de conservation de la mécanique.

DESCRIPTION DES TROIS LOIS DE CONSERVATION DE LA MÉCANIQUE

Les trois lois de conservation de la mécanique (conservation de l'impulsion, du moment cinétique et de l'énergie) permettent de déterminer le domaine englobant les vitesses de collision des mobiles.

La loi de la conservation de l'impulsion se base sur la direction du mouvement du centre de gravité des véhicules, avant et après la collision, en prenant en compte leur vitesse et masse. La direction d'entrée des deux véhicules est déterminée par la position au moment de la collision.

La loi de la conservation du moment cinétique énonce que la somme des moments cinétiques des deux véhicules avant et après la collision est identique. Cette loi est la base de calcul pour les rotations des véhicules dans la collision.

La loi de conservation de l'énergie offre la possibilité de considérer les images des endommagements comme mesure pour le bilan énergétique. Il convient d'évaluer l'énergie de déformation contenue dans les endommagements des véhicules. Cette évaluation s'effectue à l'aide de la méthode Energy-Equivalent-Speed (EES). Cette méthode indique quelle vitesse d'impact aurait provoqué la même déformation sur une barrière fixe, tout en considérant que le véhicule demeure immobile après l'impact.

RÉSULTAT DE CALCULS DE COLLISION

En basant l'évaluation des EES avec des véhicules comparables, on peut estimer, pour la voiture 01, une valeur comprise entre 30 km/h et 35 km/h pour l'avant. Pour le véhicule 02, on peut estimer une valeur comprise entre 25 km/h et 30 km/h pour le flanc gauche.

L'analyse de la collision a été effectuée à l'aide du logiciel "PC-Crash". Il a été utilisé, comme base pour le calcul, un algorithme d'impulsions prospectives.

Les résultats de l'analyse de collision sont rassemblés dans la table suivante, à l'annexe se trouvent les détails de l'analyse de collision.

Résultats de l'analyse de collision	Véhicule 01		Véhicule 02	
	Minimal	Maximal	Minimal	Maximal
EES calculés par le logiciel	30 km/h	35 km/h	25 km/h	29 km/h
Direction générale des véhicules	-44°		55°	
Direction du mouvement des véhicules	-44°		-61°	-60°
Vitesse angulaire	0°/s		95°/s	125°/s
Vitesse de collision	85 km/h	100 km/h	31 km/h	38 km/h

Fig. 5: Résultats de l'analyse de collision entre la voiture 01 et la voiture 02

On obtient une vitesse au point de collision comprise entre 85 km/h et 100 km/h. La vitesse initiale, pour la variante maximale, n'est pas modifiée car le temps à disposition (~1 s) est insuffisant pour réagir. Par contre, pour la variante minimale, le temps étant d'environ 1.3 s, un début de freinage peut avoir eu lieu, augmentant la vitesse jusqu'à 88 km/h.

On se situe donc proche des valeurs annoncées par le conducteur, à savoir entre 90 km/h et 100 km/h et au-dessous de la limitation en vigueur. Par conséquent, ces vitesses sont tout à fait plausibles.

3.5 Événements succédant la collision

Le rapport de police ne contenant aucune information quant à l'emplacement final des deux véhicules, plus spécialement le kilométrage auquel ils se sont immobilisés, une demande a été faite au centre de la gendarmerie à Lausanne.

Aucune information complémentaire n'a pu être trouvée, raison pour laquelle nous avons été renvoyés auprès de l'adj Caillet (anciennement app Caillet), auteur du rapport de police, lequel était susceptible d'avoir d'autres informations en sa possession.

Cette nouvelle demande est également restée vaine, la position finale des véhicules n'étant généralement pas relevé lors d'un accident sur autoroute.

Par conséquent, l'estimation des vitesses de collision ne s'est faite que sur la base des dommages au véhicule 02, ainsi que des points de choc contre la glissière et entre les véhicules.

3.6 Charge sur les passagers arrières du véhicule 01

Les conditions de collision énumérées jusqu'ici concernant la variation de vitesse Δv se réfèrent au centre de gravité du véhicule 01. En fonction de la position des passagers à l'intérieur du véhicule, il existe une distance les séparant du centre de gravité de ce dernier, ce qui se traduit par une décomposition de la variation de vitesse en direction longitudinale et transversale. Plus la variation de la vitesse de rotation est grande et plus la distance entre les passagers et le centre de gravité du véhicule est importante, plus les effets sur les vitesses longitudinale et transversale seront grands.

Les valeurs indiquées, par rapport au centre de gravité du véhicule, ont été déterminées géométriquement en fonction de la position des passagers arrière. D'autre part, les conditions favorables ou aggravantes telles que le port de la ceinture, l'angle du volant, l'élasticité du siège ou une éventuelle atténuation par le frottement sur le siège ne sont pas prises en considération. Les données se rapportent toujours à la position moyenne du siège et ne tiennent pas compte d'une variation au cours de la collision, ni de l'angle du dossier du siège. La direction de déplacement (Fig. 7 et 8) se rapporte toujours au déplacement des passagers par rapport au véhicule. Les passagers s'opposent au déplacement par leur masse (exemple: lors d'une forte accélération, le véhicule se déplace vers l'avant sous l'action de la force, le passager va donc être poussé en arrière

contre le siège). La position de la banquette arrière a été déterminée par le biais d'un dessin à l'échelle.

Les variations de vitesse agissant sur les passagers A.C. _____ et A.D. _____ sont les suivantes (afin de simplifier les résultats, ils sont arrondis au 1/10^{ème}):

Dimensions	A.C. _____		A.D. _____	
	minimale	maximale	minimale	maximale
Var. de vitesse Δv longitudinale	37.6 km/h	43 km/h	39.5 km/h	45.5 km/h
Var. de vitesse Δv transversale	1.4 km/h	1.5 km/h	1.4 km/h	1.5 km/h
Var. de vitesse Δv résultante ^[4]	37.6 km/h	43.1 km/h	39.5 km/h	45.5 km/h
Accélération résultante	87 m/s ²	149.6 m/s ²	91.5 m/s ²	158 m/s ²
Durée du choc ^[5]	0.12 s	0.08 s	0.12 s	0.08 s

Fig. 6: Caractéristiques de l'effort au niveau des passagers de la banquette arrière

La direction de la flèche indique la direction du mouvement des passagers par rapport au véhicule.

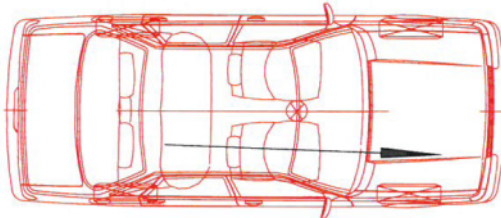


Fig. 7: Représentation du sens de déplacement de la passagère arrière droite (moyenne des variantes minimale et maximale)

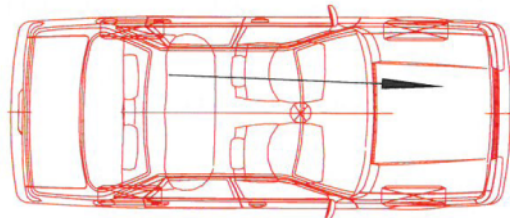


Fig. 8: Représentation du sens de déplacement de la passagère arrière gauche (moyenne des variantes minimale et maximale)

4 Réponses aux allégués

4.1 All. 17: Au moment de l'accident, le demandeur conduisait de manière adaptée aux circonstances...

Il a pu être démontré que le véhicule Toyota du demandeur circulait vraisemblablement à une vitesse comprise entre 88 km/h et 100 km/h au moment où la Chevrolet a traversé sa voie de circulation, lui laissant à peine, voire pas du tout le temps de freiner.

En circulant sur la voie de gauche, sur un tronçon limité à 100 km/h, le demandeur circulait donc de manière adaptée.

4.2 All. 18: ...et il a réagi correctement en prévision du choc.

Selon nos calculs, il n'a pas eu, ou à peine eu le temps de commencer à freiner. Pour cette raison, la vitesse au point de réaction, pour la variante minimale, est supérieure de 3 km/h à la vitesse au point de choc, tandis qu'elle est identique dans le cas de la variante maximale.

Vu le laps de temps dont disposait le demandeur pour réagir (environ 1 s à 1.3 s), on peut supposer qu'il a fait tout ce qu'il pouvait pour éviter la collision.

4.3 All. 19: Une erreur de conduite du conducteur du véhicule de marque Toyota Land Cruiser est à l'origine de l'accident.

L'endroit où la Chevrolet a percuté la glissière (au km 14.780) se situe une vingtaine de mètres après la fin de la voie d'accès à l'autoroute venant de l'aire de ravitaillement. Il est donc tout à fait probable qu'arrivé au terme de ladite voie, le conducteur du véhicule Toyota Land Cruiser s'est engagé sur l'autoroute sans égard pour les véhicules qui y circulaient.

En sachant que la bande d'arrêt d'urgence, jusqu'à l'entrée du tunnel de Chauderon est encore d'un peu plus de 200 m (~210 m), le conducteur du véhicule Toyota Land Cruiser aurait pu continuer à circuler sur celle-ci jusqu'à ce que la voie de droite de l'autoroute soit libre afin de s'y engager (Art. 36 al. 3 OCR).

On peut donc raisonnablement en conclure que si ce conducteur avait continué sa route sur la bande d'arrêt d'urgence pour s'engager derrière le véhicule Chevrolet, il n'y aurait vraisemblablement pas eu d'accident.

4.4 All. 20: Le conducteur du véhicule de marque Chevrolet n'a pas réagi de manière adéquate eu égard aux circonstances.

Etant donné qu'en circulant sur la voie droite de l'autoroute, il avait la priorité sur les véhicules venant de la voie d'accès et qu'il a déclaré avoir déjà ralenti à la vue du véhicule Toyota Land Cruiser qui voulait s'engager, il avait dès lors commencé à réagir correctement en vertu du "principe de confiance" (Art. 26 LCR).

Le ralentissement brutal (freinage) qui s'en suivit, en raison de l'entrée du véhicule Toyota Land Cruiser à vitesse inférieure et à faible distance devant lui était, en présence d'autres usagers circulant parallèlement sur la voie de gauche, la seule solution qui s'offrait à lui pour éviter une collision par l'arrière entre sa Chevrolet et la Toyota Land Cruiser.

De notre point de vue, la réaction du conducteur du véhicule Chevrolet a été adéquate.

4.5 All. 22: Le choc entre les véhicules conduits par le demandeur et la Chevrolet a été violent.

Le choc subi par les occupants du véhicule Toyota équivaut à une collision frontale contre un mur à une vitesse comprise entre environ 30 km/h et 35 km/h, ce qui donne une accélération moyenne de l'ordre de 7 g à 12 g, avec un pic pouvant atteindre une trentaine de g (accélération terrestre = 9.81 m/s²). Les limites biomécaniques se situant, quant à elles, à 60 g pour le buste et jusqu'à 80 g pour la tête. Toutefois, des lésions à la colonne cervicale peuvent déjà avoir lieu avec des variations de vitesse dès 20 km/h pour un choc frontal.

4.6 All. 197: M. _____ circulait au volant de sa Chevrolet bleue à une vitesse de 95 km/h.

Il est possible que M. _____ ait circulé à 95 km/h peu avant l'accident, mais selon ses déclarations, il avait déjà ralenti à la vue du véhicule qui circulait sur la voie d'accès provenant de l'aire de ravitaillement. Les vitesses par ailleurs retenues pour les simulations lors du freinage se situaient entre 85 km/h et 90 km/h, soit légèrement inférieures.

La perte de vitesse, entre 5 km/h et 10 km/h, est réaliste du fait de la pente ascendante de la chaussée et du poids du véhicule. Il faut en effet 140 m pour passer de 95 km/h à 85 km/h (décélération de 0.5 m/s²), ce qui correspond à un ralentissement dû au frein moteur et à la pente débutant au niveau de la fin de la surface interdite au trafic (OSR 6.20) séparant la voie d'accès de la voie de droite de l'autoroute. Ceci est tout à fait logique, car ainsi le véhicule Toyota Land Cruiser, circulant plus lentement, se trouverait déjà plus loin sur la voie d'accès, sans pouvoir déterminer précisément à quel endroit car sa vitesse, respectivement son accélération, ne sont pas connues.

Ces différents éléments permettent de dire que la vitesse réelle du véhicule Chevrolet devait être proche de 95 km/h, comme déclaré.

4.7 All. 198: M. A. B. _____ (demandeur père) circulait sur la voie gauche de dépassement au volant de la Toyota Carina beige de sa femme, à une vitesse, selon lui, de 90 à 100 km/h...

Ce domaine de vitesse est réaliste, car en circulant entre 90 km/h et 100 km/h, la Toyota parcourt de 25 m à 27.8 m par seconde et étant donné que la réaction est survenue environ 1 s à 1.3 s avant le choc, cela positionne la Toyota entre 25 m et 36 m en retrait de la Chevrolet peu de temps avant le choc.

Le conducteur ayant déclaré circuler une vingtaine de mètres derrière la Chevrolet se trouvant sur la voie de droite, on observe que les valeurs obtenues sont plausibles. De plus, il a pu être déterminé qu'au point de réaction, la vitesse de la Toyota du demandeur devait se situer entre 88 km/h et 100 km/h, soit une valeur supérieure identique et une valeur inférieure légèrement plus basse.

4.8 All. 201: ...lesquelles ne portaient pas leur ceinture de sécurité, comme l'attestent leurs blessures au visage.

Pour une des passagères arrière, à savoir Mlle A.C. _____, il est indiqué sur le certificat médical de P. _____ (pièce 114) une contusion à l'épaule gauche. Cette contusion aurait pu être provoquée par la ceinture de sécurité si elle se trouvait assise à gauche, ce qui semble être le cas selon les souvenirs des protagonistes.

D'autre part, on observe sur les photographies effectuées lors de l'expertise technique du 17 janvier 2003 que le dossier du siège passager est rabattu vers l'avant (voir Fig. 1), alors que l'on est en présence d'un véhicule à 4 portes, ce qui pourrait signifier que la passagère assise à l'arrière droit est venu le percuter, le déformant de façon importante. L'inclinaison peut aussi provenir d'une modification du réglage du dossier ayant eu lieu après l'accident (par exemple par les secours). Le dossier du siège conducteur, quant à lui, n'est pas replié vers l'avant.

4.9 All. 203: Au volant de sa Chevrolet, M. _____ fut pris en tenaille par la Toyota Land Cruiser surgissant sans égard de la voie d'engagement à courte distance devant lui et par la Toyota Carina des demandeurs arrivant sur la voie de dépassement.

Il est clair que la Toyota Carina, peu de temps avant le choc, se trouvait à faible distance en retrait de la Chevrolet (au maximum une trentaine de mètres) et le temps à disposition pour réagir ne permettait pas d'analyser la situation et d'estimer s'il était possible de déboîter sans risque pour les usagers circulant sur la voie de gauche.

M. Rodriguez s'est donc bel et bien retrouvé dans une situation où il était "coincé" entre le véhicule surgissant sur sa droite et ceux circulant sur la voie de gauche.

4.10 All. 204: M. _____ ralentit, dans un premier temps, sa vitesse.

Ceci est tout à fait plausible, bien qu'il ne soit pas possible de dire à quel endroit ce ralentissement a débuté, ni quelle perte de vitesse il a occasionné.

Pour plus de détails sur le possible et probable ralentissement, se reporter à la réponse au paragraphe 4.6.

4.11 All. 205: Il parvint grâce à un premier freinage à éviter la collision avec la Toyota Land Cruiser surgie peu de mètres devant lui.

En l'absence d'indice objectif (trace de freinage, etc.), il est difficile de dire si M. _____ a eu le temps de freiner une première fois, de réaliser que les roues se bloquaient, de relâcher les freins, de stabiliser son véhicule puis de procéder à nouveau à un freinage d'urgence.

Il est plus probable que lorsque le véhicule Toyota Land Cruiser s'est engagé, il a effectué son freinage d'urgence, provoquant ainsi la dérive de son véhicule sur la gauche.

Ceci est d'ailleurs en partie confirmé par les déclarations de M. _____, qui ne fait nulle mention de deux freinages consécutifs de la Chevrolet.

4.12 All. 219: En cas d'usage de la ceinture de sécurité, les filles A.C. et A.D. n'auraient pas subi de lésions au visage.

Le fonctionnement des ceintures de sécurité doit tout d'abord faire l'objet d'explications afin de comprendre comment le passager peut se déplacer dans l'habitacle malgré qu'il soit attaché.

On a ci-dessous une image (Fig. 9) qui représente le fonctionnement de la ceinture pour une vitesse de collision de 36 km/h contre une barrière, soit une collision sensiblement plus faible que celle qui nous concerne. Lors de cet essai, on a pu observer un chemin à vide de la ceinture de 6 cm, correspondant au temps nécessaire avant d'obtenir le blocage du mécanisme de retenue, puis encore un chemin de 13 cm dû à l'élasticité de la ceinture, des vêtements et du haut du corps.

De plus, dans notre cas, l'accident ayant eu lieu début janvier, il est fort probable que les passagers portaient plusieurs couches de vêtements chauds (et donc vraisemblablement épais), ce qui pourrait encore augmenter cette distance (plus de 13 cm de déplacement). Pour cette vitesse de collision (36 km/h), on a donc un déplacement total de 19 cm vers l'avant d'un passager (75 kg), malgré le fait que ce dernier soit attaché.

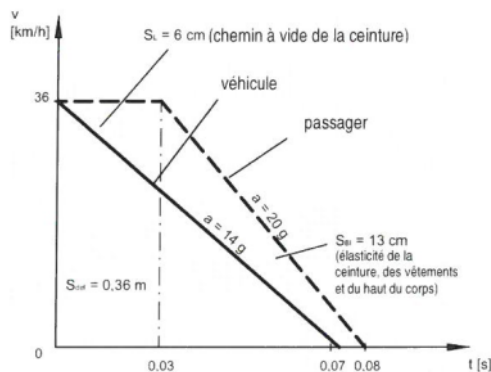


Fig. 9: Passager attaché, $v_{\text{collision}} = 36 \text{ km/h}$ contre une barrière ($\Delta v = 36 \text{ km/h}$) [6]

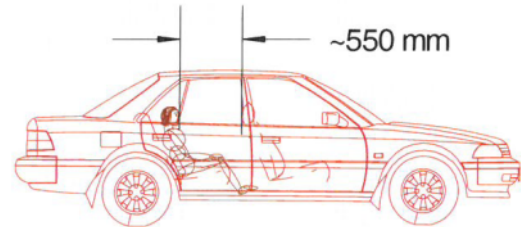


Fig. 10: Emplacement de la passagère arrière droite, avec distance la séparant du dossier du siège avant

Pour la distance entre la tête des passagères arrière et le dossier des sièges avant, elle est dépendante de la position de ces derniers (amplitude de réglage des sièges d'environ 250 mm en général). Ainsi, en tablant sur une position moyenne, on observe une distance d'au moins 500 mm, voire légèrement plus (~550 mm, Fig. 10). Avec une variation de vitesse telle que celle déterminée (entre environ 39 km/h et 45 km/h), un adulte pourrait éventuellement venir heurter le dossier du siège malgré l'utilisation de la ceinture (grande taille et/ou flexion importante de la colonne vertébrale vers l'avant), mais pour un enfant de 25 à 30 kg, il paraît peu probable que la ceinture ne remplisse pas sa fonction avec une telle distance à disposition, sauf épaisseur importante de vêtements ou un relâchement de la ceinture.

A titre comparatif, avec un adulte de 75 kg, l'effort sur la ceinture, pour le cas le moins favorable ($\Delta v \approx 45 \text{ km/h}$), correspond à une collision dont la variation de vitesse est de 17 km/h environ.

Il est donc possible, sans que l'on puisse toutefois l'affirmer sans aucun doute, que la passagère A. D. _____, assise vraisemblablement à l'arrière droit, ne portait pas sa ceinture de sécurité, sans quoi elle n'aurait sans doute pas heurté le dossier du siège devant elle.

15. En cours d'instruction, une expertise médicale a été confiée aux
aux
Drs François Widmer, FMH chirurgie orthopédique, et Etienne Colomb, FMH psychiatrie et psychothérapie, à Lausanne, qui ont déposé leur rapport
le
23 octobre 2014.

Les experts ont préalablement exposé ce qui suit :

Si je reprends tous les éléments objectifs médicaux cités, en particulier tous les bilans cliniques et paracliniques, les EMG, les IRM, les constatations des nombreux experts relevant une incohérence entre les plaintes et les éléments cliniques objectifs, l'absence d'amyotrophie de non utilisation de son membre supérieur gauche à plus de dix ans du traumatisme, et enfin les nombreuses incohérences constatées et relevées lors de mon status durant l'expertise, il ne m'est pas possible de poser un diagnostic orthopédique expliquant les plaintes et le status orthopédique de Madame A.A. _____ .

Je suspecterais donc un diagnostic de trouble somatoforme, diagnostic relevant de mon collègue expert psychiatre.

Sur le plan orthopédique, l'événement du 2 janvier 2003, a entraîné seulement une contusion simple de l'épaule gauche et une entorse cervicale simple, et n'a pas entraîné de lésion objectivée. Cet événement n'a aucunement été déterminant dans l'évolution banale de l'arthrose cervicale de Madame A.A. _____ et la contusion de l'épaule a été une contusion simple.

Je fixerais un statu quo sine à douze mois, date au-delà de laquelle la symptomatologie qui perdure toujours en date de l'expertise soit dix ans plus tard, ne peut être expliquée par des raisons somatiques simples.

Appréciation psychiatrique

Mme A.A. _____ n'a quasiment jamais été en traitement psychiatrique si ce n'est quelques mois auprès de Mme le Dr C. CABERO-COLASTRA, psychiatrie et psychothérapie FMH.

Les diagnostics retenus à ce jour sont toujours des diagnostics qui retenaient des troubles psychiques de faible ampleur : trouble de l'adaptation, réaction mixte anxieuse et dépressive et dysthymie. Aucun des médecins n'a retenu un diagnostic de trouble dépressif ni de syndrome douloureux somatoforme persistant.

Les plaintes principales de Mme A.A. _____ sont celles d'une fatigue constante, ainsi que de douleurs. Elle dit ne pas aimer son activité professionnelle actuelle et regretter son activité antérieure.

J'exclus un diagnostic de trouble thymique ou affectif, soit les diagnostics d'épisode dépressif ou de trouble dépressif récurrent en raison de l'absence de troubles majeurs des fonctions instinctuelles (sommeil, appétit et sexualité). Certes le sommeil est perturbé mais l'expertisée est à même d'assumer une activité professionnelle qui implique une attention et une concentration soutenue.

J'exclus les diagnostics de troubles psychiques majeurs tels que les troubles psychotiques (schizophrénie, trouble délirant, trouble schizo-affectif, trouble schizotypique) en raison de l'absence de toute symptomatologie évocatrice de tels troubles. J'exclus également les diagnostics de trouble bipolaire par l'absence de troubles marqués de l'humeur.

J'exclus le diagnostic d'état de stress post-traumatique par l'absence de flash-back et de tout comportement d'évitement. J'exclus également tous les diagnostics de trouble de l'adaptation en raison de la durée des troubles qui ne devrait pas excéder six mois.

J'exclus tous les diagnostics de trouble de la personnalité car Mme A.A. _____ ne présente pas de retrait social et a toujours pu continuer à avoir une activité professionnelle sans rencontrer des problèmes dans les relations interpersonnelles.

J'exclus également le diagnostic de syndrome douloureux somatoforme persistant en raison des douleurs présentes mais qui ont un certain substrat, qui sont localisées et qui n'engendrent pas un profond sentiment de détresse. D'autre part ces douleurs n'altèrent pas en fait le fonctionnement professionnel et social de l'expertisée.

Je pose un diagnostic de trouble anxieux et dépressif mixte (F41.2) qui se caractérise par la présence de troubles anxieux et dépressif sans que des diagnostics plus spécifiques ne puissent être posés. La CIM-10 spécifie bien qu'il s'agit de symptômes relativement mineurs et fréquemment rencontrés dans la population générale.

Je pose également un diagnostic de majorations de symptômes physiques pour des raisons psychologiques (F68.0) en raison de la discordance constatée entre les examens médicaux et l'exercice de l'activité professionnelle.

Ces troubles psychiques peuvent être qualifiés de mineurs et n'ont aucune répercussion sur la capacité de travail de l'expertisée. Cette capacité de travail, d'un point de vue strictement psychiatrique est pleine et entière sans aucune limitation.

Les experts ont expliqué que le « coup du lapin » ou « whiplash » est un mécanisme d'accélération/décélération dans le sens de déplacement de la voiture, lors d'un choc occasionné à l'arrière du véhicule dans lequel la personne se trouve ; celle-ci n'a donc pas la possibilité de voir le véhicule arriver et de se préparer au choc en contractant sa musculature, ce qui n'a pas été le cas lors de l'accident du 2 janvier 2003. D'après eux, il ne s'agit donc pas en l'espèce d'un mécanisme de type « coup du lapin ».

Selon les experts, sur le plan orthopédique, l'accident a entraîné chez la demanderesse A.A. _____ une entorse cervicale simple et une contusion simple de l'épaule gauche, sans lésions mises en évidence, pour lesquelles un statu quo sine tant au niveau cervical qu'au niveau scapulaire a été fixé une année après l'événement, soit en date du 2 janvier 2004 ; la capacité de travail était donc totale dès le 3 janvier 2004 vis-à-vis des suites de l'accident. Selon eux, les troubles psychiques présentés sont vraisemblablement en lien de causalité naturelle avec l'accident mais ne représentent pas des handicaps dans l'activité

professionnelle, n'ont aucune incidence sur la capacité de travail et le fonctionnement psychique n'est pas gravement perturbé par les troubles psychiques. Les diagnostics retenus sont ceux de trouble anxieux et dépressif mixtes ainsi que de majoration de symptômes physiques pour des raisons psychologiques.

A la date de l'expertise, sur le plan orthopédique, indépendamment de la problématique de l'événement du 2 janvier 2003, il n'y avait pas d'autre traitement à proposer que des antidouleurs, des anti-inflammatoires et un peu de physiothérapie ponctuellement à la demande. Sur le plan psychiatrique, la demanderesse A.A._____ n'a jamais suivi de traitement psychiatrique depuis l'accident, sauf pendant quelques mois, et aucun traitement psychiatrique ou psychotrope n'était indiqué; cette absence de traitement a permis aux experts de déduire que les troubles psychiques étaient mineurs.

S'agissant du taux d'invalidité médico-théorique global et définitif résultant des atteintes à la santé des suites de l'accident, les experts ont indiqué que, sur le plan orthopédique, l'AIC était nulle au vu du statu quo sine du 2 janvier 2004. Sur le plan psychiatrique, si la demanderesse A.A._____ a présenté des plaintes de fatigue, de troubles du sommeil et qu'elle s'est dite triste, les experts ont estimé que les troubles psychiques devaient être considérés comme minimes selon la table 19 des indemnités pour atteinte à l'intégrité. Sur le plan orthopédique, les experts ont relevé que la demanderesse A.A._____ avait été en mesure d'effectuer elle-même ses activités ménagères dès la reprise de son activité professionnelle à temps partiel, soit dès le 17 mai 2003, alors que sur le plan psychiatrique, sa capacité ménagère, tout comme sa capacité de travail n'avaient jamais été entamées.

Les experts ont observé que le rapport AI détaillé du Dr Morier-Genoud du 30 mars 2004 faisait état de plusieurs incapacités temporaires de travail dans son activité professionnelle et que, sur le plan orthopédique, il existait déjà des cervicalgies et des lombalgies.

D'après les experts, au vu du type de lésions de la face des demanderesse A.C._____ et A.D._____, les ceintures de sécurité n'étaient très probablement pas portées.

S'agissant du cas du demandeur, les experts n'ont pu se prononcer sur la base des documents mis à leur disposition.

16. Le même jour, l'expert Widmer a déposé un rapport concernant la demanderesse A.C._____.

Selon son anamnèse basée sur les dires de la demanderesse A.C._____, l'expert a relevé que cette dernière ne se rappelait plus vraiment de l'accident à l'exception du fait qu'elle n'était pas ceinturée et qu'elle a tapé un objet dur, peut-être la fixation de la ceinture de sécurité du siège avant. Il a également mentionné qu'elle n'avait pas de plainte particulière vis-à-vis de son visage et que la cicatrice, visible sur la moitié inférieure du front gauche, pratiquement verticale au niveau de la partie médiane du sourcil gauche d'environ 4 cm se poursuivant à angle droit sous le sourcil sur environ 1 cm, était relativement fine, d'environ 2 à 3 mm de large, plane et souple. Il a encore indiqué qu'il n'y avait pas d'asymétrie du mouvement des sourcils et de la peau du front lors du froncement ou de l'élévation des sourcils. Finalement, il a observé que la cicatrice, bien que visible, n'était pas inesthétique sur le visage aux traits harmonieux de la demanderesse A.C._____.

17. Sur la base des éléments qui précèdent, la cour retient que les demanderesse A.C._____ et A.D._____ ne portaient pas leur ceinture de sécurité. En effet, la première a déclaré à l'expert Widmer se souvenir ne pas avoir été ceinturée et, au vu des lésions occasionnées lors de l'accident, les experts technique et médicaux s'accordent pour affirmer que la seconde ne l'était pas non plus.

18. Par demande du 30 avril 2010, les demandeurs ont pris, avec suite de frais et dépens, les conclusions suivantes:

« **I.-** Condamner la P. _____ et la R. _____, prises solidairement et conjointement, à payer à A.A. _____ les sommes de:

- fr. 322'162.- (trois cent vingt-deux mille cent soixante-deux francs), avec intérêt à 5% dès le 15 février 2007;
- fr. 36'147.- (trente-six mille cent quarante-sept francs), avec intérêt à 5% dès le 3 février 2003;
- fr. 314'323.- (trois cent quatorze mille trois cent vingt-trois francs), valeur échue.

II.- Condamner la P. _____ et la R. _____, prises solidairement et conjointement, à payer à A.B. _____ les sommes de:

- fr. 7'409.- (sept mille quatre cent neuf francs), avec intérêt à 5% dès le 30 juin 2003;
- fr. 14'344.- (quatorze mille trois cent quarante-quatre francs), avec intérêt à 5% dès le 31 mars 2003;
- fr. 10'424.- (dix mille quatre cent vingt-quatre francs), avec intérêt à 5% dès le 3 janvier 2003;
- fr. 3'997.- (trois mille neuf cent nonante-sept francs), valeur échue.

III.- Condamner la P. _____ et la R. _____, prises solidairement et conjointement, à payer à A.C. _____ les sommes de:

- fr. 7'500.- (sept mille cinq cents francs), avec intérêt à 5% dès le 3 janvier 2003.

IV.- Condamner la P. _____ et la R. _____, prises solidairement et conjointement, à payer à A.D. _____, représentée par ses parents, A.A. _____ et A.B. _____ les sommes de:

- fr. 7'500.00 (sept mille cinq cents francs), avec intérêt à 5% dès le 3 janvier 2003;
- fr. 2'797.00 (deux mille sept cent nonante-sept francs), valeur échue.

Par réponse du 17 septembre 2010, la défenderesse P. _____ a pris les conclusions suivantes:

- " 1. Déclarer la demande déposée le 30 avril 2010 par Mme A.A. _____ et consorts mal fondée, dans la mesure où celle-ci est recevable, et la rejeter dans toutes ses conclusions.
2. Condamner Mme A.A. _____ et consorts aux frais et dépens de la cause."

Par réponse du 3 décembre 2010, la défenderesse R. _____ a pris, avec suite de frais et dépens, la conclusion suivante:

" I.- A.A._____, A.B._____, A.C._____ et A.D._____ sont déboutés en toutes leurs conclusions."

Le 30 juin 2015, chaque partie a déposé un mémoire de droit. Les demandeurs ont confirmé leurs conclusions en présentant un nouveau calcul des différents postes du dommage.

En droit:

I. Les demandeurs concluent au paiement par les défenderesses de la somme de 672'632 fr. avec intérêt à 5% pour la demanderesse A.A._____, à la somme de 36'174 fr. avec intérêt à 5% pour le demandeur, à la somme de 7'500 fr., avec intérêt à 5% pour la demanderesse A.C._____ et à la somme de 10'297 fr. avec intérêt à 5% pour la demanderesse A.D._____. Ils ont confirmé leurs conclusions dans leur mémoire de droit, tout en présentant un nouveau calcul des différents postes de leur prétendu dommage. Ces montants correspondent, selon eux, au préjudice qu'ils ont subi à la suite de l'accident du 2 janvier 2003, soit, pour la demanderesse A.A._____, sa perte de gain actuelle et future, l'atteinte à son avenir économique, son préjudice ménager actuel et futur, ses frais de traitements passés et futurs, ses frais liés au véhicule accidenté et une indemnité pour tort moral ; pour le demandeur, sa perte de gain en 2003, son préjudice ménager, ses frais de vêtements et une indemnité pour tort moral ; pour la demanderesse A.C._____, une indemnité pour tort moral ; pour la demanderesse A.D._____, ses frais médicaux et dentaires actuels et futurs, ainsi qu'une indemnité pour tort moral. Les demandeurs réclament également le remboursement de leurs frais d'avocats avant procès.

La défenderesse P._____ conclut au rejet des conclusions des demandeurs. Elle soutient que l'accident est dû à la faute exclusive et grave du conducteur inconnu du véhicule Toyota Land Cruiser et qu'il incombait dès lors au FNG, respectivement à l'assureur apériteur, soit la

défenderesse R._____, d'intervenir en vertu de l'art. 76 LCR. Pour le surplus, elle considère que les demandeurs n'ont pas réussi à prouver l'existence d'un lien de causalité naturelle entre l'accident et les troubles ou lésions dont la demanderesse A.A._____ se plaint, au-delà de la première année post-traumatique. Enfin, elle prétend qu'en raison de l'intervention des divers assureurs sociaux, les demandeurs ont été surindemnisés.

La défenderesse R._____ conclut au rejet des conclusions des demandeurs. Elle soutient qu'elle n'a pas la qualité de débitrice dans la présente espèce, que le FNG aurait dû être actionné et que celui-ci n'aurait par ailleurs pu être appelé en cause qu'à titre subsidiaire. Pour le surplus, elle considère que les demandeurs ont de toute façon échoué à prouver l'existence d'un quelconque dommage.

II. a) A titre préliminaire, il convient de préciser le droit de procédure applicable au présent jugement. Le Code de procédure civile suisse est en effet entré en vigueur le 1^{er} janvier 2011; il a notamment pour objet de régler la procédure applicable devant les juridictions cantonales aux affaires civiles contentieuses (art. 1 let. a CPC [Code de procédure civile du 19 décembre 2008; RS 272]). L'art. 404 al. 1 CPC dispose que les procédures en cours à son entrée en vigueur sont régies par l'ancien droit de procédure jusqu'à la clôture de l'instance. Cette règle vaut pour toutes les procédures en cours, quelle que soit leur nature (Tappy, Le droit transitoire applicable lors de l'introduction de la nouvelle procédure civile unifiée, publié in JDT 2010 III 11).

Aux termes de l'art. 166 du CDPJ (Code de droit privé judiciaire vaudois du 12 janvier 2010; RSV 211.02), les règles de compétences matérielles applicables avant l'entrée en vigueur de la présente loi demeurent applicables aux causes pendantes devant les autorités civiles ou administratives (Tappy, op. cit., p. 14).

b) En l'espèce, la présente procédure a été introduite par demande du 30 avril 2010, soit avant l'entrée en vigueur du CPC. L'instance a donc été ouverte sous l'empire du CPC-VD (Code de procédure civile vaudoise du 14 décembre 1966, dans sa version au 31 décembre 2010; RSV 270.11) et n'est pas close à ce jour. Il convient dès lors d'appliquer le CPC-VD à la présente cause. Les dispositions de la LOJV (loi d'organisation judiciaire du 12 décembre 1979, dans sa teneur au 31 décembre 2010; RSV 173.01), sont également applicables.

III. a) La responsabilité du détenteur d'un véhicule automobile est régie par les art. 58 ss LCR, les règles générales des art. 41 ss CO (Code suisse des obligations du 30 mars 1911 ; RS 220) n'étant applicables que dans la mesure où cette loi le prévoit expressément (Werro, La responsabilité civile, 2ème éd. 2011 (ci-après: Werro, RC), n. 843; Brehm, La responsabilité civile automobile, 2ème éd. 2010 (ci-après: Brehm, RC), n. 8). En vertu de l'art. 65 al. 1 LCR, le lésé peut intenter une action directe contre l'assureur, dans la limite des montants prévue par le contrat d'assurance (art. 65 al. 1 LCR). A cet égard, les exceptions découlant du contrat d'assurance ou de la loi fédérale sur le contrat d'assurance (LCA; RS 221.229.1) ne peuvent pas être opposées au lésé (art. 65 al. 2 LCR).

Selon l'art. 58 al. 1 LCR, si, par suite de l'emploi d'un véhicule automobile, une personne est tuée ou blessée ou qu'un dommage matériel est causé, le détenteur est civilement responsable. Par cette disposition, la loi instaure une responsabilité causale, qui tend à protéger les lésés contre les risques spécifiques liés à l'emploi des véhicules à moteur, en raison de leur masse et de leur vitesse (ATF 111 II 89 consid. 1a, rés. in JdT 1985 I 413). Cette responsabilité objective aggravée déroge au principe de la responsabilité de l'art. 41 CO, en ce sens qu'elle est engagée même sans faute ni manque de diligence de l'utilisateur du véhicule (Werro, RC, op. cit., n. 845; Brehm, RC, op. cit., nn. 4 et 14). La responsabilité du détenteur d'un véhicule automobile suppose toutefois, de manière générale, que soient remplies les conditions usuelles de la

responsabilité civile que sont un dommage, l'illicéité, ainsi qu'un lien de causalité naturelle et adéquate entre le fait générateur de la responsabilité du détenteur du véhicule automobile et le dommage (Werro, RC, op. cit., n. 846; Bussy/Rusconi/Jeanneret/Kuhn/Müller, Code suisse de la circulation routière commenté [ci-après Bussy et alii], 4^e éd. 2015, nn. 1.1 et 1.2 ad art. 58 LCR).

L'art. 59 al. 1 LCR permet toutefois au détenteur du véhicule automobile de se libérer de sa responsabilité s'il prouve que l'accident a été causé par la force majeure ou par une faute grave du lésé ou d'un tiers sans que lui-même ou les personnes dont il est responsable aient commis de faute et sans qu'une défectuosité du véhicule ait contribué à l'accident.

Le fardeau de la preuve incombe au détenteur qui entend s'exonérer de sa responsabilité (TF 4A_699/2012 du 27 mai 2013 consid. 3.1; TF 4A_270/2011 du 9 août 2011 consid. 3.2). Le détenteur doit donc apporter alternativement des preuves positives (le préjudice a été causé soit par la force majeure, soit par la faute grave du lésé ou celle d'un tiers) et cumulativement des preuves négatives (absence de faute du détenteur, du conducteur ou de l'auxiliaire et absence de défectuosité du véhicule) (TF 4A_699/2012 du 27 mai 2013 consid. 3.1; Werro, op. cit., n. 857). Cependant, la loi n'exige pas, en sus, la démonstration que la gravité ait été suffisante pour interrompre la causalité entre l'emploi du véhicule à moteur et le dommage. L'art. 59 al. 1 LCR donne expressément à la faute lourde une « qualité interruptive » de la causalité adéquate (Brehm, op. cit. n. 432).

aa) Commet une faute grave celui qui viole les règles élémentaires de prudence dont le respect s'impose à toute personne raisonnable placée dans la même situation (ATF 128 III 76 consid. 1b; ATF 119 II 443 consid. 2a). Pour décider de la gravité de la faute, le juge doit prendre en considération non seulement les circonstances objectives de l'acte, mais également les conditions subjectives propres à son auteur (TF 4C.278/1999 du 13 juillet 2000 consid. 1c/aa, SJ 2001 I 110; ATF 111 II 89

consid. 1a). La faute grave peut prendre la forme d'une négligence grave (Brehm, op. cit., nn. 425 ss, 434). Pour qu'elle puisse être considérée comme la cause exclusive de l'accident, la faute du lésé ou du tiers doit être très importante (ATF 124 III 182 consid. 4a; Werro, op. cit., n. 861). Elle doit prédominer à tel point que le risque inhérent au véhicule automobile n'a plus de poids et n'entre plus en considération comme cause adéquate de l'accident (TF 4C.332/2002 du 8 juillet 2003 consid. 3.3; Brehm, op. cit., n. 8; CCIV 28 avril 2010/67 consid. a2). Il convient de relever que, selon la doctrine, la faute grave d'un tiers constitue très rarement une cause d'exclusion de responsabilité et qu'elle ne devrait être admise que restrictivement (Werro, op. cit., n. 865 ss ; Brehm, op. cit., nn. 437 ss).

Selon la jurisprudence rendue en la matière, constituent des fautes graves, la violation du droit de priorité – par exemple déboucher imprudemment d'une rue secondaire, ne pas respecter le signal « cédez le passage », voire « forcer le passage » pour un non-prioritaire – ou le non-respect des signaux, en particulier du signal « cédez le passage » (Brehm, op. cit., nn. 456, 462 et les références jurisprudentielles citées).

La faute lourde d'un tiers interrompt le lien de causalité adéquate entre l'emploi du véhicule à moteur et les suites d'un accident non seulement lorsque le tiers fautif est lésé, mais aussi lorsqu'il est lésant du détenteur (ATF 85 II 516, JdT 1960 I 442 ; Brehm, op. cit., n. 434). Il importe peu de savoir si le tiers est détenteur d'un véhicule ou simplement conducteur non détenteur (Brehm, op. cit., n. 440).

bb) Pour être libéré de toute responsabilité, le détenteur ne doit pas seulement prouver la faute grave du lésé ou du tiers. Il doit également établir que l'accident est survenu sans que lui-même ou les personnes dont il est responsable aient commis une faute, et sans qu'une défectuosité du véhicule ait contribué à l'accident. L'absence d'une faute ou d'un défaut ne peut que faire l'objet d'une preuve par vraisemblance (ATF 132 III 715 ; TF 4C.298/2006 du 19 décembre 2006 consid. 4.2.2 ; Brehm, op. cit., nn. 470-471). Selon le principe de la confiance, le

détenteur doit ainsi établir les circonstances déterminantes, desquelles on peut raisonnablement déduire une absence de faute du détenteur, respectivement une absence de défectuosité du véhicule (Probst, Basler Kommentar, Strassenverkehrsgesetz, Bâle 2014, n. 31 ad art. 59 LCR; Giger, SVG Kommentar, 8^e éd., Zürich 2014, n. 9 ad art. 59 LCR). Selon Brehm, la loi ne pose pas de présomption de faute (Brehm, op. cit., n. 476). Dans le cadre des règles de la bonne foi et faute d'autre témoignage ou preuve, le juge peut se fonder sur les déclarations du conducteur, à condition que celles-ci soient vraisemblables et crédibles (Brehm, op. cit., nn. 471 ss). Lorsque le récit de l'accident émane du conducteur lui-même, le juge doit accueillir ses déclarations avec prudence, surtout lorsque celles-ci varient (ibidem, n. 472). La preuve que la faute grave du tiers est la seule cause adéquate de l'accident n'est insuffisante que si des indices défavorables font surgir des doutes dans l'esprit des juges (ibidem, n. 477).

b) En l'espèce, les demandeurs ont été victimes, le 2 janvier 2003, d'un accident de la circulation. Alors que le véhicule Chevrolet conduit par [...], dont la qualité de détenteur n'est pas discutée, circulait normalement sur la voie de droite, le véhicule Toyota Land Cruiser s'est engagé sur l'autoroute sans lui accorder la priorité. Pour éviter une collision, [...] a effectué un freinage d'urgence avec pour effet de provoquer une embardée de son véhicule sur la voie de gauche. Après avoir heurté la glissière centrale, il s'est retrouvé en travers de dite voie au moment où le véhicule conduit par le demandeur arrivait, ce qui a eu pour conséquence une collision entre l'avant de ce dernier véhicule et le flanc gauche du véhicule Chevrolet.

Si le demandeur, conducteur du véhicule Toyota Carina, circulait de manière adaptée, s'il a fait ce qu'il pouvait pour éviter la collision selon l'expert technique et qu'aucune infraction n'a été retenue à son encontre, il n'en a pas été de même du conducteur non identifié de la Toyota Land Cruiser qui est venu se placer devant le véhicule Chevrolet « brusquement » et à « courte distance », qui a clairement forcé le passage, violant crassement le droit de priorité d' [...] et le signal « cédez

le passage », ceci alors qu'il aurait pu continuer sur la bande d'arrêt d'urgence ou s'arrêter au « cédez le passage ». Les infractions prévues aux art. 51 al 1 et 2 LCR, 14 al. 1 et 36 al. 4 OCR ont par ailleurs été retenues à son encontre. Quant à [...], il n'a pas été dénoncé par la gendarmerie et aucune infraction n'a été retenue contre lui. L'expert technique a relevé que ce conducteur s'était retrouvé « coincé » entre le véhicule venant sur sa droite et les véhicules se trouvant sur la voie de gauche. Sa réaction a été adéquate. Ainsi, tant l'expertise, le rapport de police, que l'absence de poursuites pénales à son encontre permettent d'affirmer qu'il n'a pas commis de faute de circulation. L'avis du Service des routes du 3 octobre 2003 relatif à la perte de maîtrise du véhicule conduit par [...] ne s'impose pas au tribunal et n'est au demeurant pas étayé.

La défenderesse P._____ ayant apporté la preuve de la faute grave et exclusive du conducteur de la Toyota Land Cruiser, soit du tiers en fuite, et de l'absence de faute de son assuré [...], les conclusions prises par les demandeurs à l'encontre de celui-ci doivent être rejetées. Seule la responsabilité de la défenderesse R._____ doit désormais être examinée.

IV. a) La défenderesse R._____ conteste avoir la légitimation passive.

b) La légitimation passive dans un procès civil relève du fondement matériel de l'action. Elle appartient au sujet passif du droit invoqué en justice. Son défaut conduit au rejet de l'action qui intervient indépendamment de la réalisation des éléments objectifs de la prétention litigieuse. Le juge doit vérifier d'office l'existence de la légitimation passive. Toutefois, dans les procès soumis à la maxime des débats, il ne le fait qu'au regard des faits allégués par les parties et prouvés, c'est-à-dire uniquement dans le cadre que les parties ont assigné au procès (TF 4A_317/2010 du 5 octobre 2010 consid. 3.2.1; ATF 128 III 50 consid. 2b/bb,

SJ 2002 I 187; ATF 126 III 59 consid. 1, JdT 2001 I 144; Bohnet, Code de procédure civile commenté, Bâle 2011, n. 94 ad art. 59 CPC; Bohnet, Les défenses en procédure civile suisse, publié in RDS 128/2009 II pp. 290 et 291; Hohl, Procédure civile, t. I, Berne 2001, nn. 433 ss).

c) Le FNG couvre la responsabilité civile pour les dommages matériels et corporels causés en Suisse et au Liechtenstein par des véhicules automobiles, des remorques ou des cycles non identifiés ou non assurés (art. 76 al. 2 let. a LCR), dans la mesure où il existe une obligation d'assurance prévue par la loi sur la circulation routière applicable. Il couvre également la responsabilité civile pour les dommages causés par des véhicules automobiles ou des remorques immatriculés en Suisse et au Liechtenstein, lorsque l'assureur en responsabilité civile tenu à des prestations est déclaré en faillite. Le FNG exploite en outre l'organisme d'indemnisation prévu par l'art. 79d LCR.

La loi permet au FNG de confier à ses membres ou à des tiers l'exécution des tâches qui lui incombent et de nommer un assureur apériteur (art. 76b al. 4 let. a LCR). Le Comité de direction du FNG a fait usage de cette possibilité en confiant les tâches techniques de l'association à un assureur apériteur. Depuis la fondation du FNG, cette tâche est exécutée par Zurich Compagnie d'Assurances SA. Dès lors, en cas de sinistre, la gestion est en général assurée par cette société (Bussy et alii, op. cit., n. 4.1 ad art. 76 LCR). Toutefois, en cas de collision d'intérêts, le FNG désigne une autre compagnie membre (art. 53 al. 4 let. a OAV [ordonnance sur l'assurance des véhicules du 20 novembre 1959; RS 741.31]).

En cas de procès portant sur des prétentions découlant d'accident de la circulation routière selon l'art. 76 LCR, la légitimation passive revient au FNG (art. 76b al. 1 LCR ; TF 4A_93/2007 du 10 juillet 2007 consid. 2), qui est doté de la personnalité juridique (art. 76 al. 1 LCR). Seul le FNG peut faire l'objet d'une éventuelle action en justice, et non pas son représentant, soit Zurich Compagnie d'Assurances SA, ni un

autre représentant éventuellement désigné (Bussy et alii, op. cit., n. 4.1 ad art. 76 LCR ; Eichenberger/Wernli, in Niggli/Probst/Waldmann (éd.), Strassenverkehrsgesetz, Basler Kommentar, 2014, n. 1 ad art. 76b SVG ; Metzler, in Metzler/Fuhrer (éd.), Festschrift des NVB und des NGF, 2000, pp. 251 à 307, spéc. 266 ss ; Weissenberger, Kommentar SVG und OBG, 2^e éd., nn. 4 et 6 ad art. 76 SVG ; Giger, Kommentar SVG, 8^e éd., n. 2 ad art. 76 SVG). La loi prévoit la même chose pour le Bureau national d'assurance (BNA) et le législateur a entendu régler pareillement sa situation (art. 74 LCR).

En outre, en cas de sinistre causé par un véhicule automobile, une remorque ou un cycle non identifié ou non assuré, l'obligation du FNG est uniquement de nature subsidiaire. Elle se réduit dans une proportion correspondant aux prétentions que le lésé peut faire valoir auprès d'une assurance-dommages ou d'une assurance sociale (art. 76 al. 4 LCR). En d'autres termes, le lésé doit se tenir en premier à ces assurances pour la couverture de son dommage. Ces dernières ne disposent d'aucun droit de recours contre le FNG. Le FNG intervient uniquement pour le dommage direct dû en vertu de la LCR et non couvert par les assurances-dommages et les assurances sociales (Weissenberger, op. cit., nn. 4 et 6 ad art. 76 SVG ; Giger, op. cit., n. 2 ad art. 76 SVG).

Il convient de relever que les art. 76 ss LCR ont une nouvelle teneur qui est entrée en vigueur le 1^{er} février 2003. L'art. 108 LCR, disposition transitoire de la révision de 1980 qui prévoit que les « nouveaux » art. 76 et 76a LCR s'appliquent dès leur entrée en vigueur également aux sinistres intervenus antérieurement et non encore réglés, est applicable à la modification de 2003. En effet, la loi mentionne expressément à son art. 108, que les art. 76 et 76a ont actuellement une nouvelle teneur. Les nouveaux art. 76 ss LCR s'appliquent donc dans le cas présent.

d) En l'espèce, les demandeurs ont entre autres ouvert action à l'encontre de la défenderesse R._____ en sa qualité d'assureur apériteur pour le cas du véhicule Toyota Land Cruiser impliqué dans l'accident mais qui n'a pas pu être identifié.

Il est établi que la défenderesse R._____ a été désignée par Zurich Compagnie d'Assurances SA comme assureur représentant le FNG pour intervenir en raison de l'implication dans l'accident du véhicule non identifié et la défenderesse R._____ a admis dans son mémoire de droit du 30 juin 2015 qu'elle l'avait été pour des raisons de conflit d'intérêts dans la présente affaire.

Or, seul le FNG aurait pu être actionné par les demandeurs s'agissant de la couverture de la responsabilité civile du véhicule non identifié, organisme ayant seul la légitimation passive, et non son représentant, la défenderesse R._____, qui a par ailleurs été exactement désignée par les demandeurs, l'art. 139 CPC-VD relatif à l'énonciation inexacte d'une partie ne trouvant pas application en l'espèce.

En définitive, les conclusions prises par les demandeurs à l'encontre de la défenderesse R._____ doivent être rejetées.

V. a) Selon l'art. 92 al. 1 CPC, des dépens sont alloués à la partie qui obtient gain de cause. Ceux-ci comprennent principalement les frais de justice payés par la partie, les honoraires et les débours de son avocat (art. 91 litt. a et c CPC). Les frais de justice englobent l'émolument de justice, ainsi que les frais de mesures probatoires. Les honoraires d'avocat sont fixés selon le tarif des honoraires d'avocat dus à titre de dépens du 17 juin 1986 (RSV 177.11.3). Les débours ont trait au paiement d'une somme d'argent précise pour une opération déterminée. A l'issue d'un litige, le juge doit rechercher lequel des plaideurs gagne le procès et lui allouer une certaine somme en remboursement de ses frais, à la charge du plaideur perdant. Lorsqu'aucune des parties n'obtient entièrement gain

de cause, le juge peut réduire les dépens ou les compenser (art. 92 al. 2 CPC).

b) En l'espèce, obtenant entièrement gain de cause, la défenderesse P._____ a droit à de pleins dépens, à la charge des demandeurs, solidairement entre eux, qu'il convient d'arrêter à 50'377 fr. 05, savoir :

a) 35'00 fr à titre de participation aux honoraires de son conseil;

b) 1'750 fr pour les débours de celui-ci;

c) 13'62 fr 05 en remboursement de son coupon de justice. Obtenant entièrement gain de cause, la défenderesse R._____ a droit à

a) 35'00 fr à titre de participation aux honoraires de son conseil;

b) 1'750 fr pour les débours de celui-ci;

c) 8'512 fr 30 en remboursement de son coupon de justice.

Par ces

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

I. Les conclusions prises par les demandeurs A.A._____, A.B._____, A.C._____ et A.D._____ contre les défenderesses P._____ et R._____ selon demande du 30 avril 2010 sont rejetées.

II. Les frais de justice sont arrêtés à 20'085 fr. 90 (vingt mille huitante-cinq francs et nonante centimes) pour les demandeurs, solidairement entre eux, à 13'627 fr. 05 (treize mille six cent vingt-sept francs et cinq centimes) pour la

défenderesse P._____ et à 8'512 fr. 30 (huit mille cinq cent douze francs et trente centimes) pour la défenderesse R._____.

- III.** Les demandeurs, solidairement entre eux, verseront à la défenderesse P._____ le montant de 50'377 fr. 05 (cinquante mille trois cent septante-sept francs et cinq centimes) et à la défenderesse R._____ le montant de 45'262 fr. 30 (quarante-cinq mille deux cent soixante-deux francs et trente centimes) à titre de dépens.

La présidente :

La greffière :

F. Byrde

M. Bron

Du

Le jugement qui précède, dont le dispositif a été communiqué aux parties le 14 décembre 2015, 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.

La greffière :

M. Bron