



8C\_81/2020

## Arrêt du 3 août 2020

### Ire Cour de droit social

#### Composition

MM. et Mme les Juges fédéraux Maillard, Président, Heine et Abrecht.  
Greffière : Mme Paris.

#### Participants à la procédure

A. \_\_\_\_\_,  
représenté par Me Agnès von Beust, avocate,  
recourant,

#### *contre*

AXA Assurances SA,  
représentée par Me Jean-Claude Schweizer, avocat,  
intimée.

#### Objet

Assurance-accidents (entreprise téméraire),

recours contre le jugement du Tribunal administratif du canton de Berne, Cour des affaires de langue française, du 4 décembre 2019 (200.2018.304.LAA).

#### Faits :

##### A.

A. \_\_\_\_\_, né en 1972, a suivi les 1<sup>er</sup> et 2 août 2017 un stage d'entraînement motocycliste organisé par une école de conduite sur le circuit de U. \_\_\_\_\_, lors duquel il a subi un accident le 2 août 2017. Après un traitement et une opération en urgence à l'Hôpital B. \_\_\_\_\_, où ont notamment été diagnostiquées une tétraplégie et une fracture complexe des vertèbres C6 et C7, il a été transféré au Centre C. \_\_\_\_\_. AXA Assurances SA (ci-après: AXA) a pris le cas en charge, en tant qu'assureur-accidents de l'entreprise dont A. \_\_\_\_\_ était le directeur.

Par décision du 6 novembre 2017, AXA a prononcé une réduction de 50 % de toutes les prestations en espèces - à l'exclusion donc des prestations (en nature) de soins et des traitements médicaux - en relation avec l'accident du 2 août 2017, au motif que l'atteinte à la santé subie lors de cet accident était la conséquence d'une entreprise téméraire absolue. L'assuré ayant formé opposition, AXA a maintenu sa position par décision sur opposition du 14 mars 2018.

##### B.

Par jugement du 4 décembre 2019, le Tribunal administratif du canton de Berne a rejeté le recours interjeté par l'assuré contre cette décision sur opposition.

##### C.

A. \_\_\_\_\_ interjette un recours en matière de droit public contre ce jugement, dont il demande l'annulation. Il conclut principalement à l'octroi des prestations en espèces de l'assurance-accidents sans réduction, et subsidiairement au renvoi de la cause à l'autorité précédente pour complément d'instruction. La cour cantonale a renoncé à se déterminer et s'est référée à son jugement. L'intimée conclut au rejet du recours. Le recourant a répliqué.

## Considérant en droit :

### 1.

Le recours est dirigé contre un jugement final (art. 90 LTF) rendu en matière de droit public (art. 82 ss LTF) par une autorité cantonale de dernière instance (art. 86 al. 1 let. d LTF). Déposé dans la forme et le délai prévus par la loi (art. 42 et 100 LTF), il est donc recevable.

### 2.

Est litigieuse la question de savoir si les prestations en espèces auxquelles le recourant a droit peuvent être réduites de moitié au titre d'une entreprise téméraire.

Lorsque, comme en l'espèce, la procédure porte sur le droit du recourant à des prestations en espèces de l'assurance-accidents, le Tribunal fédéral n'est pas lié par les faits établis par l'autorité précédente (art. 97 al. 2 et 105 al. 3 LTF).

### 3.

**3.1.** Selon l'art. 39 LAA, le Conseil fédéral peut désigner les dangers extraordinaires et les entreprises téméraires qui motivent dans l'assurance des accidents non professionnels le refus de toutes les prestations ou la réduction des prestations en espèces; la réglementation des cas de refus ou de réduction peut déroger à l'art. 21 al. 1 à 3 LPGA (RS 830.1). Fondé sur cette norme de délégation de compétence, l'art. 50 OLAA (RS 832.202) prévoit qu'en cas d'accidents non professionnels dus à une entreprise téméraire, les prestations en espèces sont réduites de moitié; elles sont refusées dans les cas particulièrement graves (al. 1). Les entreprises téméraires sont celles par lesquelles l'assuré s'expose à un danger particulièrement grave sans prendre de mesures destinées à ramener celui-ci à des proportions raisonnables ou sans pouvoir prendre de telles mesures; toutefois, le sauvetage d'une personne est couvert par l'assurance même s'il peut être considéré comme une entreprise téméraire (al. 2).

**3.2.** La jurisprudence qualifie d'entreprises téméraires absolues celles qui, indépendamment de l'instruction, de la préparation, de l'équipement et des aptitudes de l'assuré, comportent des risques particulièrement importants, même si elles sont pratiquées dans les conditions les moins défavorables. Il en va de même des activités risquées dont la pratique ne répond à aucun intérêt digne de protection (**ATF 141 V 216** consid. 2.2 p. 218; **138 V 522** consid. 3.1 p. 524 et les références). D'après la jurisprudence, la participation à des courses motorisées est considérée comme une entreprise téméraire absolue qui motive, dans l'assurance des accidents non professionnels, le refus ou la réduction des prestations en espèces. Il en est ainsi, par exemple, de la participation à une course automobile de côte ou en circuit (**ATF 113 V 222; 112 V 44**), à une compétition de moto-cross (RAMA 1991 n° U 127 p. 221, U 5/90) ou encore à une course de moto tout-terrain (enduro) sur une portion chronométrée d'un parcours (arrêt 8C\_388/2017 du 6 février 2018).

**3.3.** D'autres activités non dénuées d'intérêt comportent des risques élevés, qui peuvent toutefois être limités à un niveau admissible si l'assuré remplit certaines exigences sur le plan des aptitudes personnelles, du caractère et de la préparation. A défaut, l'activité est qualifiée de téméraire et l'assurance-accidents est en droit de réduire ses prestations conformément aux art. 39 LAA et 50 OLAA. On parle dans ce cas d'entreprise téméraire relative, en ce sens que le refus ou la réduction des prestations dépend du point de savoir si l'assuré était apte à l'exercer et a pris les précautions nécessaires pour limiter les risques à un niveau admissible (**ATF 141 V 216** consid. 2.2 p. 218; **138 V 522** consid. 3.1 p. 524). Peuvent constituer des entreprises téméraires relatives le canyoning (**ATF 125 V 312**), la plongée, y compris la plongée spéléologique dans une source (**ATF 134 V 340; 96 V 100**), l'alpinisme et la varappe (**ATF 97 V 72, 86**), ou encore le vol delta (**ATF 104 V 19**). Selon le degré de difficulté et le niveau de risque dans un cas particulier, il n'est pas exclu de qualifier l'une ou l'autre de ces activités d'entreprise téméraire absolue (**ATF 134 V 340** consid. 3.2.3 p. 345).

**3.4.** La Commission ad hoc des sinistres LAA a établi à l'intention des assureurs-accidents une recommandation en matière d'entreprises téméraires (recommandation n° 5/83 du 10 octobre 1983 complétée le 27 juin 2018, consultable sur le site de l'Association suisse des assureurs [ASA]: <https://www.svv.ch/fr>). Cette recommandation contient une liste des entreprises considérées comme des entreprises téméraires absolues. Sont notamment considérées comme telles les courses de moto, y compris l'entraînement, ainsi que la moto sur circuit (hors cours de formation à la sécurité routière). De telles recommandations n'ont toutefois pas valeur d'ordonnance administrative ni de directives d'une autorité de surveillance aux autorités d'exécution de la loi; il s'agit de simples recommandations qui ne lient pas le juge (**ATF 114 V 315** consid. 5c p. 318).

**3.5.** Le Tribunal fédéral s'est prononcé plus spécifiquement à deux reprises sur la notion d'entreprise téméraire absolue en rapport avec des séances d'entraînement motocycles sur circuit.

**3.5.1.** Dans un arrêt 8C\_472/2011 du 27 janvier 2012, le Tribunal fédéral a considéré qu'on ne saurait d'emblée affirmer que la pratique de la moto sur circuit, en dehors de toute compétition, constituait une entreprise téméraire absolue, dès lors qu'en soi, le risque inhérent à cette pratique n'était guère plus élevé que la conduite sur route. En effet, le pilote était soumis au danger que pouvaient provoquer les autres usagers, tandis qu'un circuit était en principe libre des obstacles que constituait la circulation et était en

général spécialement aménagé pour atténuer les conséquences des erreurs ou des chutes. La question devait donc être résolue en fonction des conditions dans lesquelles la séance de pilotage s'était déroulée (consid. 4). Il a considéré que même si les séances de pilotage sur circuit ne faisaient pas l'objet d'un chronométrage, elles n'en impliquaient pas moins une certaine recherche de vitesse, sans quoi elles ne présenteraient guère d'intérêt. A l'abri des contraintes de la circulation routière, elles donnaient au pilote la possibilité de rouler bien au-delà des limitations de vitesse qu'imposait la conduite sur route. Elles lui permettaient d'adopter la meilleure trajectoire sur circuit, de s'entraîner aux techniques de freinage et de positionnement sur la moto. Elles lui offraient aussi l'occasion de tester ses propres limites et celles de sa machine. Le fait de rouler en groupe était de nature à susciter une certaine émulation, voire à favoriser un esprit de compétition. Le risque de chute n'était pas négligeable, même pour un pilote expérimenté. En outre, lorsque plusieurs motos roulaient à des distances très rapprochées et à des vitesses élevées, de surcroît sur une portion de circuit sans visibilité à l'arrière, une chute présentait un danger particulièrement grave, tout d'abord pour la victime, qui risquait d'être percutée de plein fouet, et ensuite pour les pilotes qui suivaient de près et qui risquaient à leur tour de chuter. Un tel danger ne pouvait guère être maîtrisé par le personnel d'encadrement. Si la séance pouvait être stoppée par le lever d'un drapeau ou par un feu, cette mesure n'intervenait qu'après coup (consid. 5.2). Il fallait dès lors admettre qu'un accident survenu dans de telles conditions résultait de la réalisation d'un risque inhérent et particulièrement important au genre d'une telle manifestation et que la séance de pilotage au cours de laquelle l'accident assuré était survenu constituait une entreprise téméraire absolue (consid. 5.3).

**3.5.2.** Le Tribunal fédéral a confirmé cette jurisprudence dans un arrêt 8C\_217/2018 du 26 mars 2019, publié in SVR 2019 UV n° 33. Il a constaté dans ce cas d'espèce que les 30 participants étaient répartis entre quatre groupes et que les départs se faisaient par "grappes" de six à sept personnes. La vitesse n'était pas limitée, la présence de 30 motocyclistes sur un circuit de 4,627 km (comportant quatorze virages) permettait une distance théorique de 154 mètres entre chaque participant. Il a retenu que celle-ci ne pouvait pas être maintenue pendant la durée de la séance, au cours de laquelle les dépassements étaient permis, et qu'elle apparaissait en outre insuffisante au vu des vitesses élevées qui pouvaient être atteintes sur le circuit. En effet, les pilotes roulaient à une vitesse moyenne de 125 km/h, des pointes de 200 km/h étant atteintes à certains endroits. Une vitesse aussi élevée n'était pas sans risques eu égard notamment à la présence d'autres pilotes sur le circuit. Il n'était en outre pas décisif, dans l'appréciation du cas, que la chute ait eu lieu dans un virage, là où la vitesse était inférieure à la moyenne, dès lors que la difficulté du pilotage d'une moto résidait surtout dans la manière de négocier le virage (vitesse d'entrée, trajectoire, accélération). Le fait que la manifestation était encadrée, avec un "briefing" de sécurité tous les matins, une salle d'observation, deux postes de secours pourvus d'ambulances et de nombreux commissaires de piste le long du circuit - lesquels intervenaient au bénéfice des participants suivants si un accident venait à se produire sur la partie du circuit dont ils avaient la surveillance, mais par la force des choses avec un certain décalage dans le temps - n'était pas non plus déterminant (consid. 3 et 5.2). Relevant que les circonstances du cas d'espèce ne différaient guère de celles qui étaient à la base de l'arrêt 8C\_472/2011, le Tribunal fédéral a conclu que la séance de pilotage au cours de laquelle l'accident assuré était survenu constituait une entreprise téméraire absolue et que l'assureur était en droit de réduire ses prestations de moitié (consid. 5.3 et 5.4).

#### 4.

**4.1.** La cour cantonale a considéré que les circonstances dans lesquelles l'accident du 2 août 2017 s'était produit étaient assimilables à celles prévalant dans les arrêts 8C\_472/2011 et 8C\_217/2018. Si en l'espèce l'accident - survenu lors d'une session de conduite libre (en allemand: "freies Fahren") - s'était certes produit dans le cadre d'un cours avec certaines instructions, au moment de l'accident le recourant circulait librement sur le circuit, sans être encadré étroitement par des instructeurs. En outre, sa moto était un engin puissant, la vitesse n'était pas limitée lors des sessions de conduite libre et les manœuvres de dépassement non risquées n'étaient pas d'emblée proscrites; il apparaissait donc hautement improbable qu'une distance constante ait pu être maintenue entre les participants tout au long de la séance. La vidéo présente au dossier révélait d'ailleurs le passage de cinq motards sur une durée de 15 secondes, de sorte que les déclarations d'un instructeur (dans un rapport du 12 octobre 2017) selon lesquelles l'intervalle entre le recourant et les autres participants était d'au moins 300 mètres apparaissaient peu vraisemblables. Les premiers juges ont considéré que les participants qui circulaient en même temps que le recourant ne roulaient pas à une vitesse modérée et se suivaient à une distance trop courte pour permettre au motard suivant de s'arrêter en cas de chute; une collision multiple avait en l'occurrence pu être évitée parce que le recourant était largement sorti de la piste en chutant. L'accident semblait découler d'une erreur de pilotage, la survenance d'un problème technique sur l'engin ne pouvant toutefois pas être exclue. Quoi qu'il en fût, c'était surtout le risque de chute en lui-même qui était décisif dans l'appréciation des circonstances pour évaluer l'existence d'une entreprise téméraire. Selon la juridiction cantonale, le fait de conjuguer la difficulté de négocier un virage à une vitesse illimitée, à des dépassements autorisés et à la présence simultanée d'autres participants sur un même circuit s'apparentait à n'en pas douter à une entreprise téméraire absolue. Au demeurant, l'encadrement de la manifestation, avec un briefing de sécurité tous les matins, un médecin, une ambulance et des commissaires de poste aux points stratégiques du circuit, attestait des risques potentiels encourus par les pilotes. Pour toutes ces raisons, les premiers juges ont confirmé la réduction des prestations opérée par l'intimée.

**4.2.** Le recourant se plaint d'une constatation inexacte des faits et d'une violation des art. 39 LAA et 50 OLAA. Il conteste l'affirmation de la cour cantonale selon laquelle c'est surtout le risque de chute qui est décisif dans l'appréciation des circonstances pour évaluer l'existence d'une entreprise téméraire et relève que selon la jurisprudence, ce sont les conditions dans lesquelles se déroule la séance de pilotage qui sont décisives. Il considère qu'en l'occurrence, les circonstances du cas d'espèce ne permettraient pas de retenir au degré de la vraisemblance prépondérante que la réalisation du risque était particulièrement importante et inhérente au genre de la manifestation à laquelle il avait participé. En effet, une brochure mentionnait clairement que la manifestation se déroulait dans un cadre précis, à savoir un entraînement de sécurité. Le but du cours était d'améliorer la maîtrise de sa moto et ainsi, de contribuer à la sécurité routière. Le fait que la cour cantonale ait associé l'intention du recourant à la "recherche d'une vitesse élevée" sous prétexte qu'il circulait librement sur le circuit serait un procédé qui violerait le fardeau de la preuve, car il ne se fonderait pas sur des pièces au dossier, mais sur des jugements de valeur étrangers à la situation. Le recourant estime par ailleurs que la distance entre les participants ne prêtait pas le flanc à la critique; d'après lui, la juridiction précédente ne pouvait pas mettre en doute les déclarations de l'instructeur selon lesquelles l'intervalle entre le recourant et les autres participants était d'au moins 300 mètres au moment de l'accident, en ne se basant que sur sa propre interprétation en dehors de tout fondement factuel. Elle aurait également versé dans l'arbitraire en retenant qu'une distance adéquate ne pouvait pas être maintenue de manière constante lors de la séance de conduite libre, dès lors que la vidéo produite démontrerait qu'il maintenait une telle distance avec les autres participants. Au demeurant, ni la distance entre les participants ni la vitesse ne constituaient la cause de l'accident, comme l'avait d'ailleurs constaté la cour cantonale, et aucune des hypothèses retenues par celle-ci ne révélait une prise de risque du recourant, puisqu'elles auraient pu se réaliser aussi bien sur la route. Au surplus, l'accident ne s'était pas produit lors d'une course, il n'y avait pas eu de chronométrage ni de départ en masse, la météo était bonne, et si la moto qu'il conduisait était certes un engin puissant, elle n'appartenait pas à la catégorie des motos sportives. Enfin, les mesures de sécurité, d'instruction et de contrôle prises *in casu* permettaient, selon le recourant, de ramener le risque à une proportion raisonnable, au sens de l'art. 50 al. 2 OLAA.

**4.3.** En l'occurrence, si dans les arrêts 8C\_472/2011 et 8C\_217/2018 le Tribunal fédéral a certes examiné les circonstances dans lesquelles les séances de pilotage s'étaient déroulées afin d'apprécier si l'activité était constitutive d'une entreprise téméraire, c'est précisément pour déterminer si le risque de chute encouru lors de ces séances pouvait mener à qualifier l'entreprise de téméraire (cf. consid. 3.5.1 et 3.5.2 supra). Les juges cantonaux pouvaient en l'espèce considérer à bon droit que les circonstances du cas d'espèce étaient comparables à celles des précédents jugés par le Tribunal fédéral. En effet, la vitesse n'était pas limitée lors des séances de conduite libre auxquelles avait participé le recourant. Le fait que la séance de pilotage n'était pas chronométrée n'est pas déterminant, comme l'a déjà jugé le Tribunal fédéral dans l'arrêt 8C\_472/2011, puisqu'elle n'en impliquait pas moins une certaine recherche de vitesse de ses participants, sans quoi elle ne présenterait guère d'intérêt. Il importe donc peu de savoir si le recourant a eu lui-même l'intention de rechercher une vitesse élevée, intention que ne lui a au demeurant nullement prêtée la cour cantonale qui s'est bornée à se référer à un considérant de l'arrêt 8C\_217/2018 (cf. consid. 3.5.2 supra). En outre, quand bien même le recourant se trouvait au moment de l'accident à une distance adéquate des autres participants, une telle distance n'était clairement pas maintenue entre les participants pendant toute la séance de la conduite libre. Il ressort en effet de la vidéo produite au dossier que dans chacune des paires de motards qui roulaient respectivement devant et derrière le recourant, l'un semblait rouler dans la roue de l'autre. Peu importe donc qu'il n'y ait pas eu de départ en masse, puisqu'une distance adéquate ne pouvait pas être maintenue une fois la course démarrée. Au surplus, l'encadrement de la manifestation avec un médecin, une ambulance et des commissaires de pistes au points stratégiques du circuit - qui au demeurant atteste des risques encourus par les pilotes - ne permettait qu'une intervention après coup. Enfin, on ne voit pas ce que le recourant entend tirer à son avantage du fait que sa moto ne fait pas partie de la catégorie des motos sportives, dont on peut raisonnablement déduire qu'elles sont tout aussi adaptées - si ce n'est davantage - à la conduite sur circuit que les motos de route. Dans ces circonstances, à l'instar des précédents jugés par le Tribunal fédéral, le risque de chute d'un pilote en raison d'une erreur de pilotage, particulièrement dans les virages, avec de graves conséquences, n'était pas négligeable, et ce quand bien même les conditions météorologiques étaient bonnes. L'accident subi par le recourant résulte ainsi de la réalisation d'un risque inhérent et particulièrement important au genre de la manifestation à laquelle il a participé, sans que des mesures destinées à ramener ce risque à des proportions raisonnables puissent être prises. En conséquence, la séance de pilotage au cours de laquelle l'accident est survenu constituait bien une entreprise téméraire absolue et l'assureur était fondé à réduire ses prestations de moitié.

## **5.**

Il s'ensuit que le recours doit être rejeté. Les frais judiciaires seront mis à la charge du recourant, qui succombe (art. 66 al. 1 LTF). Il n'y a pas lieu d'allouer de dépens à l'intimée (art. 68 al. 3 LTF).

**Par ces motifs, le Tribunal fédéral prononce :**

### **1.**

Le recours est rejeté.

### **2.**

Les frais judiciaires, arrêtés à 800 fr., sont mis à la charge du recourant.

**3.**

Le présent arrêt est communiqué aux parties, au Tribunal administratif du canton de Berne, Cour des affaires de langue française, et à l'Office fédéral de la santé publique.

Lucerne, le 3 août 2020

Au nom de la Ire Cour de droit social  
du Tribunal fédéral suisse

Le Président : Maillard

La Greffière : Paris