

ACCIDENT DE LA CIRCULATION – LOI DE 1985 – IMPLICATION – PREUVE – FAUTE DU CONDUCTEUR- VICTIME

*St Denis, 16 février 2001 S.A PRUDENCE CREOLE c/ VALENTIN, SOCIETE
MAIF et FONTAINE (1^{ère} espèce)*

EXTRAITS

Faits et procédure

Le 26 février 1997 Christian VALENTIN qui circulait sur l'avenue Georges Brassens à Saint-Denis au volant de son véhicule était contraint d'effectuer un écart sur sa gauche pour éviter un véhicule, appartenant à Pierre FONTAINE, en stationnement irrégulier dans son couloir de circulation sur la partie droite de la chaussée. Au cours de cette manœuvre, il entra en collision avec un autre véhicule conduit par Jules BOULEVART qui le suivait.

Christian VALENTIN d'une part et son assureur la MUTUELLE ASSURANCE des INSTITUTEURS de FRANCE qui a indemnisé les dégâts occasionnés à Jules BOULEVART, ont fait assigner Pierre FONTAINE et la compagnie PRUDENCE CREOLE devant le tribunal de grande instance de Saint-Denis afin de les entendre condamnés in solidum à leur payer respectivement les sommes de 35.840,08 francs et 28.448,33 francs, en réparation de leur préjudice.

Le 6 juillet 1999, le tribunal a déclaré Pierre FONTAINE tenu d'indemniser les victimes de cet accident et jugé que Christian VALENTIN n'avait commis aucune faute de nature à limiter ou exclure l'indemnisation de son préjudice et a condamné in solidum Pierre FONTAINE et son assureur LA PRUDENCE CREOLE à payer à chacun des demandeurs les sommes précitées.

Le 16 août 1999, la PRUDENCE CREOLE a interjeté appel de ce jugement.

Motifs et décision

Au soutien de son appel, la compagnie PRUDENCE CREOLE fait grief au premier juge d'avoir effectué une analyse critiquable des faits de la cause en décidant que l'accident n'était que la conséquence de la présence illégale du véhicule de Pierre FONTAINE en stationnement interdit alors qu'en raison de la configuration des lieux et notamment du profil rectiligne de la chaussée, il apparaît en réalité que la collision résulte uniquement de la faute de Christian VALENTIN qui a changé de direction sans aviser les autres usagers et sans s'être assuré qu'il pouvait le faire sans danger de telle sorte que ce comportement fautif est de nature à exclure ou tout au moins à limiter l'indemnisation de son préjudice matériel.

La Cour d'appel estime que le véhicule de Pierre FONTAINE qui de par **la gêne qu'il occasionnait à la circulation** en raison de sa position en stationnement interdit, se trouve **incontestablement impliqué dans l'accident litigieux**. Il

appartient dès lors à celui-ci et à son assureur non pas de soutenir que le stationnement irrégulier de leur véhicule n'est pas la cause du sinistre au motif qu'il ne présentait pas de caractère dangereux ni gênant mais de **rapporter à l'encontre de Christian VALENTIN, la preuve d'une faute.**

En l'occurrence, la compagnie PRUDENCE CREOLE affirme que ce dernier a manqué de maîtrise dans la conduite de son véhicule et qu'il aurait commis un manquement aux règles de sécurité faute d'avoir prévenu les autres usagers de son intention de changer de direction et de s'être assuré qu'il pouvait le faire sans danger.

Mais comme le tribunal l'a déjà fait en première instance, la cour constate qu'aucun élément n'est produit par la compagnie appelante pour étayer ses affirmations de nature à contredire le contenu du constat amiable et des clichés photographiques des lieux qui sont les seuls éléments d'appréciation versés aux débats desquels il ressort que Christian VALENTIN a été contraint de se déporter pour éviter le véhicule de FONTAINE qui était en fait stationné dans son propre couloir de circulation dont il occupait plus de la moitié de la largeur rendant impossible toute progression normale des autres usagers qui devaient nécessairement empiéter sur l'autre partie de la chaussée.

C'est en conséquence par une appréciation exacte des faits de l'espèce que le premier juge a déclaré Pierre FONTAINE et la compagnie PRUDENCE CREOLE tenu d'indemniser les entiers dommages occasionnés et qu'il a débouté l'assureur de ses prétentions. La décision critiquée sera dès lors confirmée et la PRUDENCE CREOLE déboutée de son appel.

ST Denis, 16 mars 2000

*SOCIETE GROUPAMA ASSURANCES OCEAN INDIEN et PAQUIRY c/ ADAM et
MONSIEUR LE DIRECTEUR DEPARTEMENTAL DE LA SECURITE SOCIALE
(2^{ème} espèce)*

EXTRAITS

Faits et procédure

Le 17 février 1998 un accident de la circulation se produisait au lieu-dit Bel'Air, commune de Saint-André où une motocyclette pilotée par Frédéric ADAM qui circulait dans son couloir de marche, était heurtée par une camionnette arrivant en sens inverse, dont le conducteur Gislain PAQUIRY effectuait une manœuvre de changement de direction sur sa gauche pour emprunter la rue Jacques BEL'AIR

Sur assignation du 17 mars 1998 le tribunal de grande instance de SAINT DENIS, a, par jugement du 16 septembre 1999, jugé que Gislain PAQUIRY était tenu d'indemniser l'entier préjudice subi par Frédéric ADAM et l'a condamné in solidum avec sa compagnie d'assurances GROUPAMA à verser au motocycliste la

somme de 68500 francs en réparation de son préjudice matériel ainsi qu'une provision de 40000 francs à valoir sur l'indemnisation de son préjudice corporel.

Le 20 octobre 1999, la société GROUPAMA ASSURANCE OCEAN INDIEN et Gislain PAQUIRY ont interjeté appel de cette décision.

Motifs et décision

Au soutien de leur appel, la société GROUPAMA et son assurée Gislain PAQUIRY font grief au premier juge de ne pas avoir retenu à la charge de Frédéric ADAM **la faute qu'il a lui-même commise** en circulant à une vitesse supérieure à celle autorisée alors que s'il avait respecté celle de 50 km/h imposée par la signalisation, il aurait été en mesure d'éviter la collision.

Si lors de son audition par les services de la gendarmerie le 23 mars 1998, Frédéric ADAM a effectivement déclaré à l'enquêteur qui l'interrogeait sur sa vitesse, qu'il devait rouler approximativement à 70 km/h, cette indication ne saurait à elle seule constituer la preuve irréfragable d'un excès de vitesse à son encontre alors que cette réponse n'a été exprimée que sous forme dubitative et qu'il résulte du témoignage d'une automobiliste, Karine LAURENT qui avait été dépassée par le motocycliste quelques instants avant l'accident, que celui-ci « ne roulait pas vite ».

Il ressort des éléments du procès-verbal d'enquête préliminaire que lors de la collision, Frédéric ADAM progressait normalement dans son couloir de marche lorsque Gislain PAQUIRY qui arrivait en sens inverse a entrepris son changement de direction sans avoir remarqué la présence du motocycliste qui surpris par cette manœuvre qu'il ne pouvait raisonnablement prévoir, s'est vu couper sa trajectoire alors qu'il se trouvait à une quinzaine de mètres à peine du véhicule automobile, étant ainsi dans l'impossibilité d'éviter la collision.

Ces circonstances démontrent comme l'a pertinemment retenu le premier juge que, même à supposer que l'intimé ait effectivement circulé à 70 km/h au lieu de 50, ce qui n'est pas prouvé, **ce fait n'aurait de toute façon présenté aucun rôle causal dans la survenance de l'accident qui trouve son origine exclusive dans la manœuvre perturbatrice de l'automobiliste.**

C'est en conséquence à bon droit que le tribunal a condamné Gislain PAQUIRY et son assureur à réparer l'entier préjudice de l'intimé. L'appel interjeté n'apparaît pas fondé et sera donc rejeté.

St Denis, 16 mars 2001
S.A PRUDENCE CREOLE, MARDEMOUTOU et VICTOIRE c/SAUTRON et
MONSIEUR LE DIRECTEUR DEPARTEMENTAL DE LA SECURITE SOCIALE
(3^{ème} espèce)

EXTRAITS

Faits et procédure

Le 31 mars 1995 vers 21 h 30, le véhicule Renault piloté par Sonia SAUTRON épouse ECLAPIER qui circulait sur la route nationale 2 commune de SAINTE-SUZANNE, dérapait et se mettait en travers de la chaussée après que sa conductrice eut effectué une manœuvre destinée à éviter un autre véhicule qui la précédait.

Elle était alors heurtée par une PEUGEOT 505 qui la suivait appartenant à Chantal MARDEMOUTOU et conduite par Jean-Michel VICTOIRE.

Sur assignation du 30 septembre 1998 le tribunal de grande instance de SAINT DENIS, a par jugement du 16 septembre 1999, jugé que Jean-Michel VICTOIRE, Chantal MARDEMOUTOU et l'assureur de cette dernière, la compagnie PRUDENCE CREOLE étaient tenus d'indemniser l'entier préjudice subi par Sonia ECLAPIER et les a condamnés *in solidum* à lui verser la somme de 42.500 francs en réparation de son préjudice outre 3.500 francs sur le fondement de l'article 700 du nouveau Code de procédure civile.

Par déclaration reçue au greffe de la cour le 2 novembre 1999, la PRUDENCE CREOLE, Chantal MARDEMOUTOU et Jean-Michel VICTOIRE ont interjeté appel de cette décision.

Motifs et décision

Au soutien de leur recours, les appelants font grief au premier juge d'avoir fait totalement abstraction du **comportement pour le moins anormal de la victime** et d'avoir fait droit aux prétentions excessives de cette dernière alors que d'une part, il n'est nullement établi qu'elle ait été effectivement gênée par la présence d'un véhicule tiers et qu'en tout état de cause le caractère brusque de sa manœuvre et la perte de contrôle de son véhicule qui s'en est suivie attestent d'un défaut de maîtrise fautif.

Il ressort des témoignages concordants des trois personnes transportées par l'intimée au moment des faits que celle-ci a incontestablement été gênée par la présence d'un véhicule de marque Citroën qui la précédait en « zigzaguant ».

Il apparaît cependant que face à cette situation sa réaction s'est avérée quelque peu brutale et inadaptée dans la mesure où compte tenu des conditions de circulation, par temps de pluie, de nuit sur une large route au profil rectiligne et à deux fois deux voies, elle aurait normalement dû, en apercevant ce véhicule devant elle, être en mesure de ralentir et de laisser **une distance suffisante** au lieu de s'en approcher et de devoir, comme elle l'a fait donner un brusque coup de volant lors

duquel elle a perdu le contrôle de son propre véhicule qui s'est placé en travers de la chaussée. Cette réaction bien que motivée par la présence devant elle d'un automobiliste au comportement anormal, **traduit malgré tout un défaut de maîtrise de sa part qui a indiscutablement contribué à la réalisation de son propre dommage.**

Toutefois cette faute ne saurait être de nature à la priver de toute indemnisation mais simplement d'en limiter l'étendue dans une proportion que la cour, eu égard aux circonstances de la cause, estime devoir fixer à un quart.

COMMENTAIRE

Les arrêts de la Cour d'appel de Saint-Denis, rendus les 16 février (1^{ère} espèce) et 16 mars 2001 (2^{ème} et 3^{ème} espèces) concernent indéniablement le droit des accidents de la circulation, droit issu de la loi du 5 juillet 1985.

Dans la première espèce, soumise à la Cour d'appel de Saint-Denis un automobiliste était entré en collision avec un autre automobiliste en voulant éviter un troisième véhicule stationné sur une partie de la route. Dans la deuxième, une motocyclette était heurtée par une camionnette, et dans la troisième, un automobiliste entraînait en collision avec un véhicule immobilisé au travers la chaussée. Les collisions ont entraîné, dans chacune de ces affaires, des dégâts matériels voire, dans la deuxième et troisième espèces, des dommages corporels.

La loi de 1985, adoptée en vue d'améliorer le système d'indemnisation des victimes d'accident de la circulation prévoit en son article 1 que « les dispositions du présent chapitre s'appliquent, (...), **aux victimes d'un accident de la circulation** dans lequel est **impliqué un véhicule terrestre à moteur** (...) ». Elle se veut avant tout une loi « d'indemnisation » avant d'être une loi de « responsabilité ». Dès l'origine, elle s'est montrée particulièrement protectrice des victimes. Celles-ci ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien du véhicule et ce quels que soient les dommages causés, corporels ou aux biens¹. Elles ne peuvent non plus se voir opposer leur propre faute en cas d'atteinte corporelle, sauf à prouver que la faute était inexcusable ou volontaire². En revanche, la loi est beaucoup plus sévère à l'égard des conducteurs victimes puisque l'article 4 dispose que : La faute commise par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis ».

De manière simplifiée, l'indemnisation de la victime est subordonnée à la preuve de l'implication d'un véhicule terrestre à moteur dans l'accident sauf à limiter ou exclure cette indemnisation pour le conducteur victime lorsqu'il a commis une faute. Tout n'est pourtant pas si simple. D'une part, il n'est pas toujours aisé de définir la notion d'implication et donc d'en rapporter la preuve. D'autre part, la prise

¹ Article 2 de la loi de 1985.

² Article 3 de la loi de 1985.

en compte de la faute du conducteur victime, faute qui *a priori* exclut ou réduit son indemnisation, a donné lieu à de multiples interprétations doctrinales et à un conflit jurisprudentiel dont l'issue n'a été réglée que récemment.

Les arrêts de la Cour d'appel de Saint-Denis sont pour nous l'occasion de rappeler ces points particuliers. La question de la faute de la victime conducteur était soulevée dans chacune des trois affaires pour faire échec à leur indemnisation (II). Cependant, avant d'envisager la faute éventuelle des conducteurs victimes et d'en analyser les conséquences, il nous faut revenir sur la notion « d'implication du véhicule dans l'accident » et sur le rapport de la preuve de celle-ci puisqu'à défaut la loi de 1985 ne peut s'appliquer (I).

I/L'IMPLICATION DU VEHICULE DANS L'ACCIDENT

La victime d'un accident de la circulation, pour être indemnisée, est tenue de prouver l'implication d'un véhicule terrestre à moteur¹. Selon les cas, la preuve sera plus facile à rapporter que dans d'autres, la jurisprudence ayant pour certaines circonstances posé une présomption irréfragable d'implication.

L'implication est une notion essentielle puisqu'elle constitue l'une des conditions d'application de la loi. C'est à partir d'elle qu'un lien sera établi entre un véhicule et l'accident, et que pourra ainsi être désigné, en dehors de toute idée de faute, le débiteur de l'indemnisation. Elle ne doit pas être confondue avec les notions de responsabilité et causalité², mais elle doit seulement participer à la circonscription du champ d'application de la loi. Il ne s'agit donc en aucune façon de « fixer les responsabilités mais uniquement de préciser si les dispositions de la loi sont applicables »³. Seule l'implication permet de déterminer le véhicule « par le truchement duquel il sera possible de désigner un débiteur d'indemnisation »⁴, que cette implication soit ou non la cause du dommage, le véhicule impliqué étant aussi bien celui qui « cause » que celui qui « subit »⁵.

C'est du moins ce qu'avaient prévu les initiateurs de la loi⁶. C'est aussi l'avis de certains auteurs ou magistrats selon lesquels « une participation matérielle est

¹ « Il appartient à la victime de rapporter la preuve de l'implication d'un véhicule dans l'accident », Cass. Civ. 2, 28 mai 1986, *D.* 1987, p. 160, note Groutel (H.).

² « Le terme impliqué doit être pris dans un sens objectif dégagé de toute idée de responsabilité », Paris, 24 juin 1981, cité par CHABAS (F.), *Le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985*, Paris, 1988, Litec, p. 94.

³ Selon la conception objective du Garde des Sceaux, cité par MARGEAT et autres, « Accidents de la circulation. Commentaire de la loi du 5 juillet 1985 », *Gaz. Pal.*, 1985, p. 528.

⁴ JOURDAIN (P.), « Domaine et conditions d'application de la loi du 5 juillet 1985 », *Gaz. Pal.*, doctrine, 20 juin 1995, p. 647.

⁵ Selon les termes de Margeat et ses collaborateurs.

⁶ « S'agissant du terme impliqué, il est volontairement très large : c'est le fait qu'un véhicule terrestre à moteur soit intervenu à quelque titre que ce soit ou à quelque moment que ce soit qui déterminera l'application des règles contenues dans le texte ». Déclaration du Garde des Sceaux, *JO Sénat*, 11 avril

suffisante, il n'y a pas à exiger une participation causale »¹ et qu'il suffit que le véhicule soit « matériellement intervenu dans l'accident, abstraction faite de toute recherche classique de causalité »². C'est enfin l'avis de la Cour de cassation qui reconnaissait, dès 1986, qu'un véhicule peut être impliqué sans qu'il ait joué un rôle causal dans le dommage³ et qu'est impliqué le véhicule qui est intervenu « d'une manière ou d'une autre » dans l'accident⁴.

Pourtant, l'implication, qui ne devait être qu'un lien de rattachement, est devenue, relativement rapidement du fait de la jurisprudence, un lien de causalité. Les juges se sont en effet appuyés sur les solutions qu'ils avaient dégagées dans l'application de l'article 1384 alinéa 1 du Code civil relatif à la responsabilité du fait des choses.

Cette évolution n'est pas sans critique : elle fait de l'implication une « notion pluraliste à contour variable »⁵, dont le rapport de la preuve par la victime se trouve plus difficile à réaliser. Différentes solutions ont été adoptées par la jurisprudence selon que le véhicule était en mouvement ou immobilisé et selon qu'il était ou non entré en contact avec la victime (A). Elles ont toutefois été critiquées c'est pourquoi, aujourd'hui, on ne distingue plus que les hypothèses de contact ou d'absence de contact (B). Ces différentes solutions ont été adoptées par la Cour d'appel de Saint-Denis, avec plus ou moins de « bonheur ».

A/ Les solutions anciennes

1° Véhicule en mouvement

L'hypothèse la plus facile à dégager est celle du véhicule en mouvement **entré en contact** avec la victime ou le véhicule de cette victime : l'implication est ici toujours admise⁶. La Cour de cassation a ainsi décidé que « dès lors qu'il y a eu heurt entre deux véhicules en mouvement, chacun d'eux est impliqué dans l'accident »⁷, et ceci « même si le défendeur a eu un comportement exempt de toute anormalité »⁸. Le double critère de mouvement et de contact entraîne une présomption irréfragable d'implication du/des véhicule(s) dans l'accident⁹.

1985, p. 193, cité par CHABAS (F.), *Le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985*, Paris, 1988, Litec, p. 99.

¹ LARROUMET (C.), *D.* 1985, chronique p. 240, cité par CHABAS (F.), *Le droit des accidents de la circulation après la réforme du 5 juillet 1985*, Paris, 1988, Litec, p. 101.

² CHARBONNIER (), Conclusions pour Cass. Civ. 2, 21 juillet 1986, *Gaz. Pal.* 1987, p. 98.

³ « L'absence de lien de causalité entre la faute du conducteur et le dommage subi par la victime n'exclut pas que le véhicule puisse être impliqué dans l'accident », Cass. Civ. 2, 11 avril 1986, arrêt Penisson, *Gaz. Pal.* 1986, p. 610, note Jourdain (P) et arrêt Bibron, *JCP* 1986. II. 20672, note Barbiéri (J.-F.).

⁴ Cass. Civ. 2, 28 février 1990, (2^{ème} espèce), *D.* 1991, p. 123, note Auber (J.-L.).

⁵ JOURDAIN (P.), *RTD Civ.*, 1988, p. 780.

⁶ Cass. Civ. 2, 16 décembre 1985, *Bull. Civ. II. n°196* ; 10 avril 1991, *Bull. Civ. II n° 116*.

⁷ Cass. Civ. 2, 31 mars 1993, *Bull. Civ. II n° 132*.

⁸ Cass. Civ. 2, 16 mars 1988, *Gaz. Pal.* 1988, p. 560, note Archambaud.

⁹ Cass. Civ. 2, 19 février 1986, *Bull. Civ. II n° 19* ; 21 mai 1990, *D.* 1991, p. 123, (1^{ère} espèce), note Aubert (J.-L.).

Une telle éventualité a été envisagée par la Cour d'appel de Saint-Denis dans deux des trois affaires qui lui ont été soumises. **Dans la première espèce**, l'implication des véhicules de messieurs Valentin et Boulevard est indéniable puisque les deux véhicules étaient en mouvement au moment où le premier a heurté le second, tandis que **dans la deuxième espèce** la motocyclette de monsieur Adam, véhicule en mouvement, a été heurtée par la camionnette de monsieur Paquiry, véhicule lui aussi en mouvement.

Lorsque le véhicule en mouvement **ne rentre pas en contact** avec la victime ou le véhicule de celle-ci, l'implication pourra être établie¹, mais la victime ne bénéficie plus d'une présomption irréfragable et elle devra rapporter la preuve du rôle causal du véhicule dans l'accident².

2°/ Véhicule en stationnement ou à l'arrêt

Pour décider de l'implication ou non dans l'accident d'un véhicule en stationnement, les juges ont adopté des positions successives. Ils ont d'abord exigé, pour prouver l'implication, que la victime démontre la perturbation de la circulation par le véhicule. Par trois arrêts rendus le 21 juillet 1986, la Haute Juridiction a estimé que l'implication du véhicule ne serait décidée que si « les conditions de son stationnement ont perturbé ou étaient de nature à perturber la circulation de la victime ». *A contrario*, un véhicule stationné sans perturber la circulation de la victime ne peut être considéré comme impliqué³. Peu importe à cet égard que le stationnement ait été régulier ou irrégulier⁴. Le critère de la perturbation de la circulation a ainsi été utilisé **en cas de contact** de la victime ou du véhicule de celle-ci avec le véhicule en stationnement⁵ mais aussi en **l'absence de contact**⁶. Dans tous

¹ Ainsi, « l'absence de contact entre le véhicule et la victime n'exclut pas nécessairement l'implication », Cass. Civ. 2, 14 décembre 1987, *Bull. II. n° 264* ; 15 janvier 1995, *JCP* 1997. II.22883, note Chabas (F.).

² H. Groutel, déclare ainsi, sous Cour de cassation du 11 décembre 1991, *Resp. civ. et assur.* 1992., que « il apparaît clairement que c'est à la victime de rapporter la preuve de l'implication qui se présume en un rapport de cause à effet, à défaut de contact et malgré le mouvement ».

³ Cass. Civ. 2, 21 juillet 1986, *JCP* 1987. II. 20769, note Durry (G), *Gaz. Pal.* 1986, p. 651, note Chabas (F.). Dans la première espèce, un cyclomotoriste était décédé après avoir percuté un camion en stationnement régulier, dans la deuxième, une voiture de pompier avait dérapé dans une rue verglacée et s'était heurtée à une voiture en stationnement irrégulier, enfin dans la troisième, un piéton, gêné par le stationnement irrégulier d'un bus avait débouché hors du passage qui lui était réservé et avait été percuté par un cyclomotoriste. Dans les deux premières affaires, la Cour a déclaré que « les conditions dans lesquelles stationnait le véhicule n'étaient pas de nature à perturber la circulation de la victime ». En revanche, dans la dernière, elle a décidé que « dans les conditions où il stationnait, l'autobus avait perturbé la circulation de la victime et s'était trouvé impliqué dans l'accident ».

⁴ Selon la Cour de cassation, certains stationnements irréguliers ne sont pas de nature à perturber la circulation et donc le véhicule stationné ne peut être considéré comme impliqué (Cass. Civ. 2, 7 octobre 1987, *D.* 1987, p. 206 ; 22 avril 1992, *JCP* 1992.IV.1892) ; en sens inverse, le fait que le stationnement soit régulier n'exclut pas qu'il est pu être perturbateur de la circulation entraînant l'implication du véhicule dans l'accident (Cass. Civ. 2, 18 novembre 1987, *D.* 1987, p. 373, note Groutel H.).

⁵ Par ex : Cass. Civ. 2, 18 novembre 1987, *Bull. Civ II n° 226* ; 25 mars 1991, *Bull. Civ. II n° 94*.

⁶ Par ex : Cass. Civ. 2, 11 avril 1986, *JCP* 1986. II. 20672, note Barbiéri (J.-F.).

tous les cas, il n'existe pas une présomption d'implication et c'est à la victime de rapporter la preuve de la perturbation de la circulation par le véhicule.

Ce critère de perturbation de la circulation, largement critiqué par la doctrine parce que renvoyant nécessairement aux théories causalistes¹ ou parce que contraire à l'esprit de la loi de 1985², a été remis en cause par deux arrêts du 23 mars 1994 : la Cour de cassation a retenu que « le fait qu'un véhicule soit en stationnement sans perturber la circulation n'exclut pas son implication »³. Sans être totalement abandonné, le critère de la perturbation est utilisé par la Cour de manière négative. Pour certains, cette évolution doit être considérée comme un bienfait, mais pour beaucoup, la jurisprudence reste critiquable⁴.

Quelques mois plus tard, la Cour de cassation jugeait alors « qu'est nécessairement impliqué dans l'accident tout véhicule terrestre à moteur qui a été heurté, qu'il soit à l'arrêt ou en mouvement »⁵. Cette nouvelle décision a conduit à la disparition de la distinction entre véhicule en mouvement et véhicule en stationnement lorsqu'ils sont heurtés, et à une simplification puisqu'il suffit désormais de distinguer entre les hypothèses de contact et celles où il n'y a pas de contact.

B/ Les solutions nouvelles

1°/ **En cas de contact**, le véhicule, **en mouvement comme en stationnement ou à l'arrêt**, sera nécessairement impliqué dans l'accident. Telle est la solution retenue **dans la troisième espèce** jugée par la Cour d'appel de Saint-Denis. Le véhicule de madame Sautron, véhicule arrêté au milieu de la chaussée a été heurté par celui en mouvement de madame Mardemoutou. Le contact entre les deux véhicules a permis de déterminer leur implication dans l'accident, peu importe que celui de madame Sautron soit immobile au moment où il a été heurté.

¹ Par ex : JOURDAIN (P.), « Implication et causalité dans la loi du 5 juillet 1985 », *JCP*. I.3794, pp. 443-446 ; GROUDEL (H.), « L'implication du véhicule dans la loi du 5 juillet 1985 », *D.* 1987, p. 1 ; DURRY (G.) *JCP* 1987. II.20769.

² RAFFI (R), « Implication et causalité dans la loi du 5 juillet 1985 », *D.* 1994, chron., pp. 158-162, indique « qu'en utilisant le critère de la perturbation de la circulation de la victime, on juge indirectement la position normale ou anormale de véhicule, (...) mais aussi le comportement de la victime. Et ce comportement, on le juge non pas au stade de l'exonération, selon les conditions posées par la loi, mais au stade de la mise en jeu du texte. Il y a là une attitude aux conséquences graves (...) ».

³ Cass. Civ. 2, 23 mars 1994, *Bull. Civ. II.* n°100 ; *D.* 1994, p. 229, note Groutel (G.) ; *JCP* 1994. II, 22292, note Conte (Ph.).

⁴ Pour les enthousiastes, JOURDAIN (P.), « Implication et causalité dans la loi du 5 juillet 1985 », *JCP*. I. 3794, p. 444 déclare : « Heureusement, la Cour de cassation a récemment abandonné le critère de la perturbation de la circulation pour les véhicules en stationnement ». Notons à cet égard que l'auteur parle d'abandon ce qui n'est pas tout à fait exact, la Cour se référant toujours à la notion de perturbation. A l'inverse, KADHIM (J), « loi du 5 juillet 1985, à propos du critère de la perturbation de la circulation », *Les Petites Affiches* n° 97, 14 août 1995, pp. 16-21, critique le fait que la haute juridiction n'a pas remplacé le critère de la perturbation, critère « dont l'application s'est révélée inadéquate (...). Il espère que « la haute juridiction décidera un jour le rejet du critère ».

⁵ Cass. Civ. 2, 25 janvier 1995, *Bull. Civ. II.* n°27 ; *Gaz. Pal.* 1995, p. 315, note Chabas (F.).

Cette solution était aussi celle déjà envisagée pour les véhicules de la première et deuxième espèces de messieurs Boulevard/Valentin et Adam/Paquiry dont nous avons relevé l'implication du double fait qu'il y avait mouvement et contact.

2°/ En l'absence de contact entre le véhicule et la victime, qu'il soit en mouvement ou en stationnement, les solutions anciennes trouvent toujours à s'appliquer. L'implication n'est pas présumée, la victime doit prouver soit que le véhicule a joué un « rôle dans l'accident »¹, bien que la jurisprudence ait abandonné les termes de « cause » et « causal » pour celui de « rôle actif »², soit que le véhicule a été à l'origine d'une « perturbation de la circulation », même si ce critère semble être aujourd'hui obsolète puisque jugé par la doctrine comme faisant peser de graves incertitudes sur son sens et son contenu et comme étant trop restrictif³.

A cet égard, la solution adoptée par la Cour d'appel de Saint-Denis dans la première espèce, pour retenir l'implication du véhicule de monsieur Fontaine, peut donner lieu à quelques remarques. Il s'agit en effet du cas particulier où la victime (monsieur Valentin) a subi un dommage car en évitant une collision avec un véhicule en stationnement irrégulier (véhicule de monsieur Fontaine), il a heurté un troisième véhicule (celui de monsieur Boulevard). Si la jurisprudence admet qu'un véhicule en stationnement puisse être impliqué dans un accident, même en l'absence de tout contact, il est nécessaire que la victime rapporte la preuve de cette implication, c'est-à-dire la preuve que le véhicule a joué un rôle dans l'accident (critère causaliste) ou bien que le véhicule perturbait la circulation (critère de la perturbation). En l'occurrence, la Cour d'appel retient le second critère en estimant que le véhicule, « de par la gêne qu'il occasionnait à la circulation en raison de sa position en stationnement interdit, se trouve incontestablement impliqué dans l'accident litigieux ».

La position de la Cour d'appel est en conformité avec les principes dégagés par la Cour de cassation relativement au critère de la perturbation. Toutefois, une critique peut être avancée : la Cour déduit la gêne, c'est-à-dire la perturbation, de l'irrégularité du stationnement. Elle déclare en effet que le véhicule « par la gêne qu'il occasionnait à la circulation en raison de sa position en stationnement interdit, se trouve incontestablement impliqué dans l'accident litigieux ». Or, ce n'est pas parce que le véhicule est en stationnement irrégulier qu'il perturbe automatiquement la circulation. Ce n'est tant pas l'état, régulier ou irrégulier du stationnement du véhicule qui est déterminant, mais les conditions du stationnement qui entraînent

¹ Par ex : Cass. Civ. 2, 20 janvier 1993, *Bull. Civ.* II n° 19 (en l'espèce il y avait absence de mouvement et absence de contact).

² Par ex : Cass. Civ. 2, 15 janvier 1997, *JCP* 1997. II. 22883, note Chabas (F.) (en l'espèce, il y avait mouvement mais absence de contact).

³ Voir en ce sens JOURDAIN (P.), « Domaine et conditions d'application de la loi du 5 juillet 1985 », *Gaz. Pal.*, doctrine, 20 juin 1995, p. 649.

une perturbation¹. Un arrêt de la Cour de cassation, déjà ancien, avait fait remarquer que « c'est à tort qu'ayant constaté que le véhicule se trouvait en stationnement régulier, la Cour d'appel en déduit qu'il n'était pas impliqué dans l'accident, alors qu'elle aurait dû rechercher si, malgré la régularité de son stationnement il ne perturbait pas la circulation (...) »², le rapport annuel de la Cour de cassation ajoutant que « la notion de perturbation ou de l'absence de perturbation ne se confond pas avec celle de stationnement irrégulier ou régulier (...). C'est ainsi qu'un stationnement irrégulier peut ne pas avoir perturbé la circulation de la victime »³.

Pour mettre en évidence l'implication du véhicule de monsieur Fontaine la Cour d'appel de Saint-Denis aurait très bien pu s'en tenir aux termes « de par la gêne qu'il occasionnait » sans aucune autre précision, ce qui aurait suffi pour montrer son attachement au critère de la perturbation. Elle aurait très bien pu aussi reprendre les termes de la Cour de cassation qui s'était prononcé dans une affaire similaire dans laquelle un automobiliste, en cherchant à éviter un véhicule à l'arrêt, avait percuté un troisième véhicule. Selon la Haute Juridiction, le véhicule à l'arrêt était impliqué car il a « constitué un obstacle pour le véhicule en mouvement »⁴. Elle aurait pu également s'appuyer sur la jurisprudence la plus récente de la Cour de cassation qui estime désormais qu'« est impliqué, au sens de la loi Badinter, tout véhicule qui est intervenu, à quelque titre que ce soit, dans la survenance de l'accident »⁵. Il nous faut souligner enfin que les juges de première instance ne semblaient pas avoir fondé la perturbation sur l'irrégularité du stationnement mais avaient retenu la perturbation dans les termes : « le véhicule de FONTAINE qui était en fait stationné dans son propre couloir de circulation dont il occupait plus de la moitié de la largeur rendant impossible toute progression normale des autres usagers qui devaient nécessairement empiéter sur l'autre partie de la chaussée ».

Enfin, pouvait se poser, dans **la troisième espèce**, la question de l'implication dans l'accident du véhicule précédent celui de madame Sautron. Plusieurs témoignages rapportent en effet que ce véhicule, en « zigzagant », avait gêné la circulation de la victime qui avait tenté de l'éviter et qui, de par cette manœuvre, s'était trouvée immobilisée au travers la chaussée. L'implication de ce véhicule dans l'accident paraît assez nette⁶. La Cour d'appel de Saint-Denis n'y fait toutefois pas référence, le conducteur étant semble-t-il inconnu.

¹ Sur le sujet voir KADHIM (J), « Loi du 5 juillet 1985, à propos du critère de la perturbation de la circulation », *Les Petites Affiches* n° 97, 14 août 1995, pp. 16-21.

² Cass. Civ. 2, 13 novembre 1987, *Revue générale des assurances terrestres* 1988, p. 500, cité par KADHIM (J).

³ Rapport de la Cour de cassation, *Revue générale des assurances terrestres* 1988, p. 696, cité par KADHIM (J).

⁴ Cass. Civ. 2, 25 mai 1993, *Resp. civ. et assur.* 1993, com. n° 265.

⁵ Cass. Civ. 2, 24 février 2000, *Les Petites Affiches* n° 179, 7 septembre 2000, pp. 12-13 ; Cass. Civ. 2, 11 janvier 2001, *Resp. civ. et assur.*, mars 2001, p. 13, note Groutel (H.).

⁶ La Cour de cassation s'était déjà prononcée sur un cas semblable : pour éviter un véhicule qui « zigzagait » sur la route, une automobiliste avait fait un écart et avait basculé dans le fossé. « Attendu

Quoiqu'il en soit, l'implication du véhicule dans l'accident entraîne application de la loi de 1985, notamment des articles 2 à 6 relatifs aux victimes bénéficiaires, au débiteur de l'indemnisation et aux éventuelles causes d'exonération de celle-ci.

II/ LA FAUTE DU CONDUCTEUR VICTIME

Les principes de l'indemnisation paraissent relativement simples.

L'article 2 de la loi permet de déduire que le débiteur de l'indemnisation est le conducteur ou le gardien du/des véhicules impliqués dans l'accident. Cet article dispose en effet que : « Les victimes, y compris les conducteurs, ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un véhicule mentionné à l'article 1^{er} ». Les bénéficiaires de l'indemnisation sont, cela va sans dire, les victimes de l'accident dans lequel est impliqué le véhicule terrestre à moteur. *A priori* toute personne ayant subi un dommage matériel ou corporel dispose d'un droit à indemnisation. Il apparaît pourtant que la loi favorise nettement l'indemnisation des victimes non conductrices et pénalise au contraire les conducteurs, y compris lorsqu'ils sont eux-mêmes victimes. Cette différenciation de traitement, à l'origine, s'expliquait par le fait que les premiers sont plus vulnérables que les seconds lesquels sont « carapaçonnés de fer » et que ce sont eux qui participent à la création du risque attaché à la circulation.

Dans le cas d'accidents de la circulation entre deux véhicules terrestres à moteur voire plus, des difficultés apparaissent : les conducteurs peuvent être à la fois débiteurs d'indemnité dans la mesure où leur véhicule est impliqué, et bénéficiaires victimes car ils ont subi un dommage matériel ou corporel.

Les conducteurs victimes ne peuvent s'adresser à leur propre assurance pour demander leur indemnisation : ils sont tenus de demander cette indemnisation à l'autre ou aux autres conducteurs (plus particulièrement à leur assurance) dont le véhicule est impliqué. Ces derniers ne peuvent, en vertu de l'article 2, leur opposer ni la force majeure ni le fait d'un tiers. En revanche, les conducteurs tenus d'indemniser des conducteurs victimes peuvent opposer la faute de ces derniers en s'appuyant sur l'article 4. La possibilité pour le défendeur de s'exonérer en raison de la faute commise par la victime consiste en une « porte de sortie » souvent utilisée comme l'attestent les trois arrêts de la Cour d'appel de Saint-Denis dans lesquels les défendeurs arguaient la faute du conducteur victime pour exclure ou limiter son indemnisation. Cette possibilité est toutefois soumise à certaines conditions (A) qui, si elles sont réalisées, entraînent des conséquences plus ou moins heureuses pour le conducteur victime (B).

que de ces constatations et énonciations, d'où il résulte que le véhicule de monsieur X avait perturbé la circulation des automobilistes, la Cour d'appel a déduit à bon droit qu'il était impliqué dans l'accident ». Cass. Civ. 2, 3 octobre 1990, *RTD Civ.* 1991, p. 354, chron. Jourdain (P.).

A/ Les conditions tenant à la faute de la victime

Pour que la faute du conducteur victime soit prise en considération et entraîne une exonération d'indemnisation, il revient au défendeur d'en rapporter la preuve¹. La faute ne sera toutefois retenue que si elle est en relation de causalité avec le dommage.

1° La preuve de la faute

Cette condition est évoquée par la Cour d'appel de Saint-Denis dans la première espèce. Monsieur valentin, conducteur victime avait demandé et obtenu réparation du préjudice subi à la compagnie d'assurance de monsieur Fontaine dont le véhicule se trouvait impliqué dans l'accident. La compagnie d'assurance, devant la Cour d'appel, fait état d'une faute de monsieur Valentin qui aurait manqué de maîtrise dans la conduite de son véhicule et n'aurait pas respecté les règles de sécurité élémentaires liées à la conduite automobile. Selon l'assurance, les fautes commises devaient avoir pour conséquence sinon d'exclure, du moins de limiter l'indemnisation. La Cour rappelle à cette occasion que c'est au défendeur de rapporter la preuve d'une faute commise par le conducteur victime : « il appartient à celui-ci (M. Fontaine) et à son assureur de rapporter à l'encontre de Christian Valentin la preuve d'une faute ».

En l'absence de preuve, le défendeur doit indemniser la victime de façon intégrale puisque, selon, l'article 4, seule la faute est susceptible de réduire ou exclure l'indemnisation². Par conséquent, monsieur Fontaine et son assureur ont été « tenus d'indemniser les entiers dommages occasionnés ».

2° La relation entre la faute et le dommage

La faute de la victime a pour effet de limiter ou exclure l'indemnisation de son dommage que si elle a contribué à la réalisation du dommage³. Il doit donc exister une relation de cause à effet entre la faute du conducteur victime et le dommage qu'il a subi.

La Cour de cassation a ainsi indiqué que « la faute commise par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, victime d'un accident de la circulation, ne peut exclure ou limiter son indemnisation que si cette faute est en relation de **causalité avec son préjudice** »⁴ ou si « cette faute a contribué à **la réalisation de son préjudice** »⁵. Elle ajoute « qu'il appartient au conducteur dont la faute est établie de démontrer que **cette faute n'a pas de lien avec la réalisation du dommage** »⁶. La jurisprudence semble pourtant parfois hésiter, la Cour de cassation

¹ Cass. Civ. 2, 5 février 1986, *D.* 1987, somm. P. 91 ; 18 mars 1998, *JCP ed G*, 1998. IV. 2103, *Resp. civ. et assur.* 1998, comm. n°190.

² Cass. Civ. 2, 12 mai 1986, *Bull. Civ. II n° 74* ; 24 juin 1987, *Bull. Civ. II n° 136*.

³ Par ex, absence du port du casque pour un cyclomotoriste souffrant suite à une collision d'un traumatisme crânien, Cass. Civ. 2, 16 octobre 1991, *D.* 1992, somm., p. 275, obs. Aubert (J.-L.).

⁴ Cass. Civ. 2, 5 octobre 1994, *Bull Civ. II n° 187*.

⁵ Cass. Civ. 2, 18 mars 1998, *JCP ed G*, 1998. IV. 2103, *Resp. civ. et assur.* 1998, comm. n°190.

⁶ Cass. Civ. 2, 8 mars 1989, *RDT Civ.* 1989, p. 568, obs. Jourdain (P.).

ayant relevé, à d'autres moments, que « les juges du fond doivent rechercher si la faute commise est en relation **tant avec l'accident qu'avec le dommage** »¹. Il y a, à cet égard, un certain atermolement entre lien avec l'accident et lien avec le dommage, atermolement qui nous semble regrettable puisqu'il peut aboutir à des solutions contradictoires.

L'arrêt rendu par la Cour d'appel de Saint-Denis dans **la deuxième espèce** est symptomatique de ces hésitations jurisprudentielles. Relatés brièvement, les faits font apparaître qu'une motocyclette, qui circulait dans son couloir, était heurtée par une camionnette. Comme nous l'avons fait remarquer précédemment, la seule existence d'un contact entre les deux véhicules a suffi pour établir leur implication dans l'accident. En toute logique, le conducteur de la motocyclette, ayant eu des dommages matériels et corporels, a demandé et obtenu, en première instance, indemnisation de son entier préjudice par l'autre conducteur. Devant la Cour d'appel, celui-ci avance la faute de la victime qui aurait commis un excès de vitesse. Pour le défendeur, si la victime n'avait pas commis cette faute elle aurait pu éviter l'accident.

L'analyse faite par la Cour d'appel doit être examinée avec attention. En premier lieu, elle remarque fort à propos que le demandeur ne rapporte pas la preuve de la faute de la victime : elle ne pouvait donc accueillir favorablement son appel. En second lieu, elle ajoute « même à supposer que l'intimé ait effectivement circulé à 70 km/h au lieu de 50, ce qui n'est pas prouvé, **ce fait n'aurait de toute façon présenté aucun rôle causal dans la survenance de l'accident qui trouve son origine exclusive dans la manœuvre perturbatrice de l'automobiliste** ». La Cour établit ici une relation de causalité entre la faute exclusive du défendeur et la survenance de l'accident, la faute éventuelle de la victime n'ayant aucune incidence sur cette dernière. On ne peut lui donner tort : l'accident aurait eu lieu que la victime ait ou non commis un excès de vitesse. La Cour répond conformément à la question soulevée par l'appelant, qui faisait état d'une relation de cause à effet entre la vitesse excessive de la victime et la survenance de l'accident, et rejette l'appel.

Imaginons maintenant que la faute, c'est-à-dire l'excès de vitesse, ait été prouvée par le défendeur ou qu'elle ait été relevée d'office par le juge². La solution, relativement à la survenance de l'accident aurait été la même : la faute n'aurait eu aucune incidence dans la survenance de l'accident. En revanche, la Cour aurait dû établir l'existence ou non d'un lien de causalité entre la faute de la victime et son préjudice, ce qui pouvait entraîner une limitation ou une exclusion de son indemnisation³. En l'espèce, pouvait se poser la question de savoir si les dommages subis par la victime n'auraient pas été moindres s'il n'avait pas commis un excès de

¹ Cass. Civ. 2, 28 février 1996, *Bull. Civ. II n° 40* ; 29 janvier 1997, *Resp. civ. et assur.* 1997, comm. n°161.

² La faute du conducteur victime peut être relevée d'office par le juge. Cass. Civ. 2, 3 octobre 1990, *Gaz. Pal.* 1991, 1, panorama, p. 129.

³ Voir *infra*, l'évolution jurisprudentielle des conséquences tenant à la faute du conducteur victime.

vitesse¹, et considérer par conséquent que sa faute a contribué à la réalisation de son préjudice. Seraient alors dissociées la faute à l'origine de l'accident (faute du défendeur) et la faute ayant participé à la réalisation du préjudice de la victime (faute de la victime).

En l'absence de preuve rapportée par le défendeur cette possibilité n'a pas été envisagée par la Cour d'appel. Il est indéniable toutefois que le rapport d'une preuve de la faute de la victime et d'un lien de causalité entre cette faute et le dommage entraînent pour la victime des conséquences, notamment quant à son indemnisation.

B/ Les conséquences tenant à la faute de la victime

Selon l'article 4, la faute de la victime a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation de ses dommages. La faute du conducteur victime impliqué dans un accident de la circulation a été considérée pendant longtemps comme un véritable « non-droit » à indemnisation pour celui-ci. Récemment, la jurisprudence a opté pour une nouvelle approche de la situation du conducteur fautif.

1°/ L'évolution jurisprudentielle

Lorsque survient un accident de la circulation dans lequel sont impliqués plusieurs véhicules terrestres à moteurs, diverses hypothèses sont susceptibles de se présenter.

Soit les causes de l'accident sont indéterminées, aucune faute ne peut être rapportée à l'encontre de l'un comme de l'autre des conducteurs victimes : il y a application réciproque de la loi de 1985 et indemnisation totale de chaque victime par l'autre². Relativement à cette hypothèse, la position de la Cour de cassation est restée constante.

Soit l'accident est dû à la faute des deux conducteurs, chacun rapportant la preuve de la faute de l'autre : chacun aura alors droit à une indemnisation partielle de la part de l'autre en proportion de la gravité de la faute commise³. Ni l'un ni l'autre ne peuvent en revanche prétendre à une indemnisation réciproque totale, les termes de l'article 4 étant clairs sur ce point en prévoyant une limitation ou une exclusion en cas de faute.

Ces solutions ont été « approuvées » lors d'une réponse ministérielle faite à l'occasion d'une question sur la façon dont les indemnités devaient être calculées en cas de collision entre plusieurs véhicules : « la responsabilité est partagée entre eux à proportion de leur faute respective et si une faute n'est ni alléguée ni démontrée, chacun des conducteurs est tenu à indemnisation intégrale »⁴.

¹ On peut estimer en effet qu'une collision à 50 km/h entraîne des atteintes dommageables moindres que si elle survient à 70 km/h.

² Cass. Civ. 2, 12 mai 1986, *Bull. Civ. II n° 74* ; 24 juin 1987, *Bull. Civ. II n° 136* ; C.A. Paris, 10 juin 1997, *Gaz. Pal.*, 1 et 2 avril 1998, somm.

³ Par ex : C.A. Paris, 1^{er} juillet 1997, *Gaz. Pal.*, 1 et 2 avril 1998, somm.

⁴ Rép. min., 16 février 1995, *JO Sénat*, 30 mars 1995, p. 772.

Une troisième possibilité doit être envisagée avec d'autant plus d'attention que les contradictions jurisprudentielles ont conduit à une « nouvelle » application de la loi et à renforcer le rôle du juge du fond dans son pouvoir souverain d'appréciation. Il s'agit du cas où l'un des conducteurs est fautif et l'autre non. Il semble bien évident que le conducteur victime non fautif aura droit à indemnisation totale de la part d'un conducteur fautif sans que celui-ci ne puisse d'ailleurs lui opposer ni la force majeure ni le fait d'un tiers. Dans le cas inverse, la question s'est posée de savoir si le conducteur victime fautif pouvait demander une indemnisation partielle¹ à l'autre conducteur impliqué alors que ce dernier n'a commis aucune faute.

A cette question, la deuxième chambre de la Cour de cassation a estimé que la faute d'un conducteur devait exclure toute indemnisation en sa faveur dès lors que cette faute était la cause exclusive de l'accident. Elle énonce notamment qu'« a légalement justifié sa décision, la Cour d'appel qui, pour débouter un cyclomotoriste, entré en collision avec une voiture, de sa demande d'indemnisation, a retenu que l'automobiliste qui bénéficiait de la *priorité* circulait lentement et n'avait pas commis de faute, constatations et énonciations dont il résultait que la faute du cyclomotoriste avait été la cause exclusive de l'accident »². Par la suite la deuxième chambre civile affirmera qu'« une collision s'étant produite entre deux véhicules, une Cour d'appel retenant qu'un seul des conducteurs avait commis une faute a pu déduire, sans avoir à rechercher si cette faute était imprévisible et irrésistible, qu'elle excluait son droit à indemnisation »³. Ainsi, le conducteur qui a commis une faute doit être privé de toute action à l'encontre d'un conducteur non fautif⁴. C'est la double constatation de l'existence d'une faute de l'un et de l'absence d'une faute de l'autre qui fonde le principe de non indemnisation pour le fautif.

Cette solution a été critiquée par la majorité de la doctrine notamment en ce qu'elle va à l'encontre de l'esprit « indemnitaire » de la loi dans la mesure où la deuxième chambre de la Cour de cassation ne retenait que le « critère » de la faute comme cause exclusive de l'accident.

La chambre criminelle a retenu une interprétation différente en rejetant, dans un arrêt de 1996, le pourvoi pris contre un arrêt d'une cour d'appel qui avait refusé de considérer comme exclusive d'indemnisation la faute commise par le conducteur victime alors que l'autre conducteur n'avait commis aucune faute mais en reconnaissant qu'il avait joué malgré tout un rôle dans la survenance de l'accident. La Cour relève à cette occasion « qu'il résulte de l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985 que chaque conducteur, même non fautif, est tenu d'indemniser l'autre, sauf

¹ L'indemnisation ne peut être, au mieux, que partielle, puisque le demandeur a commis une faute.

² Cass. Civ. 2, 22 janvier 1992, Godfrin c/Dame Delbes, *Gaz. Pal.* 1992, panorama, p. 129.

³ Cass. Civ. 2, 17 février 1993, *RTD Civ.* 1993, p. 611, note Jourdain (P.).

⁴ Cass. Civ. 2, 24 novembre 1993, *Bull. Civ. II. n° 333* : « le conducteur impliqué dans un accident de la circulation qui a commis une faute n'a pas d'action contre l'autre conducteur qui n'a pas commis de faute ».

limitation ou exclusion de cette indemnisation par suite de la faute commise par ce dernier ; une telle faute qui ne s'apprécie qu'en la personne du conducteur auquel on l'oppose ne revêt un caractère exclusif que lorsqu'elle est seule à l'origine de son dommage »¹.

La doctrine a tiré de cet arrêt trois enseignements allant à l'encontre de la position de la deuxième chambre civile². D'une part, la faute du conducteur victime ne doit s'apprécier qu'en sa personne : le comportement fautif ou non de l'autre conducteur est sans incidence sur le droit à indemnisation de la victime et il n'y a donc pas à rechercher si le conducteur du véhicule impliqué a ou non commis une faute. Au surplus, lorsque deux conducteurs sont victimes et en faute, chacune des fautes sera appréciée indépendamment et « rien n'impose plus qu'il soit procédé comme naguère à un partage dont l'addition des deux éléments donne l'unité »³. D'autre part, chaque conducteur, même non fautif, est tenu d'indemniser l'autre. Ceci ressort de l'article 1 de la loi selon lequel l'indemnisation des victimes découle de l'implication du véhicule du défendeur. Enfin, la faute du conducteur victime ne peut s'apprécier qu'en rapport avec le dommage qu'il subit et non pas en rapport avec l'accident comme l'affirme la deuxième chambre civile. Désormais, la faute du conducteur ne sera exclusive d'indemnisation que lorsqu'elle est seule à l'origine de son dommage. En cas contraire, la faute est seulement de nature à diminuer l'étendue de l'indemnisation.

L'opposition qui existait entre les deux chambres a été rapidement réglée par un arrêt de la chambre mixte du 28 mars 1997 dans lequel il est clairement admis que « lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident de la circulation, chaque conducteur a droit à l'indemnisation des dommages qu'il a subis, directement ou par ricochet, sauf s'il a commis une faute ayant contribué à la réalisation de son préjudice ; qu'il appartient alors au juge d'apprécier souverainement si cette faute a pour effet de limiter l'indemnisation ou de l'exclure »⁴.

Le principe, auquel s'est ralliée la deuxième chambre civile de la Cour de cassation⁵, est aujourd'hui celui du droit à indemnisation du conducteur, l'exception

¹ Cass. Crim., 22 mai 1996, *Bull. Crim. n° 211*, *D. 1997*, p. 138, note Chabas (F.), *RDT Civ. 1997*, p. 153, obs. Jourdain (P.).

² A la même époque cette dernière énonçait encore que « aucune faute n'étant retenue à la charge de l'autre conducteur, madame X avait commis une faute excluant l'indemnisation de ses ayants droit », Cass. Civ. 2, 19 février 1997, cité in *Lamy Assurances*, 2001, n° 2442, p. 1032 ; *JCP 1997. IV.830*.

³ GROUDEL (H.), « Le conducteur victime rétabli dans ses droits », *D. 1997*, chronique, 3° cahier. Ceci entraîne qu'un conducteur pourra être indemnisé à 80% et l'autre à 50 % par exemple (total de 130%), l'unité étant dépassée, mais aussi que l'unité pourra ne pas être atteinte dans le cas où l'un sera indemnisé de 20% et l'autre de 60% (total 80%). Le système antérieur faisait que la somme des deux indemnités donnait un total de 100%.

⁴ Cass. Mixte, 28 mars 1997, *De Meyer c/ Yatimi Lhau Ben*, *JCP éd G 1997. I. 4025*, note, Viney (G.) ; *Resp. civ. et assur.*, comm. n° 162 ; *RDT civ. 1997*, p. 681, note Jourdain (P.).

⁵ Cass. Civ. 2, 6 mai 1997, *JCP 1997. IV. 1361* : « Fait une exacte application de l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985, la cour d'appel qui, pour décider de limiter, dans une proportion qu'elle apprécie souverainement, le droit à indemnisation du conducteur victime d'un accident de la circulation impliquant

résidant dans la faute contribuant à son propre dommage, faute qui sera appréciée souverainement par les juges du fond¹. Le raisonnement actuel, comme le démontre clairement H. Groutel², se décompose en trois points : 1) l'article 1 entraîne un droit à indemnisation sans autre condition que l'implication du véhicule du défendeur au bénéfice du conducteur victime (indemnisation totale) ; 2) l'article 4 pose une exception lorsque le conducteur a contribué à son préjudice (la réparation ne pourra être totale) ; 3) l'article 4 offrant sans plus de précision une option entre réduction et suppression, le juge est souverain pour mettre en oeuvre cette option. La seule obligation édictée par la Cour de cassation est que l'appréciation de la faute doit être faite pour chaque victime conducteur, abstraction faite du comportement du conducteur défendeur³. C'est en fonction du degré de gravité de la faute du conducteur victime que son indemnisation sera exclue ou simplement diminuée.

2°/ Les solutions adoptées par la Cour d'appel de Saint-Denis

Dans le premier comme dans le deuxième arrêt la situation était « on ne peut plus classique » : le défendeur (conducteur fautif) n'ayant pu rapporter la preuve d'une faute du conducteur victime, celui-ci a été intégralement indemnisé du préjudice subi.

Cette hypothèse ne donne pas lieu à plus amples débats si ce n'est ce qui a déjà été exprimé relativement à la preuve de la faute de la victime et au lien de causalité entre faute et préjudice. Une remarque, toutefois, concernant la deuxième affaire, peut être faite. Si la preuve de la faute (excès de vitesse) avait été rapportée par le défendeur, la situation n'aurait plus été celle d'un conducteur fautif face à une victime non fautive dont l'indemnité doit être intégrale, mais celle de deux conducteurs fautifs dont les fautes s'apprécient indépendamment. Surtout, en posant l'éventualité d'une faute de la victime et en retenant que cette faute n'aurait aucun rôle causal dans la survenance de l'accident, la Cour d'appel commet une erreur puisque désormais il est clairement établi que la faute doit être appréciée en rapport avec le dommage et non pas l'accident et qu'elle doit être appréciée en la seule personne du conducteur victime fautif, sans tenir compte du comportement de l'autre conducteur.

La troisième espèce semble être une application exacte de la nouvelle position jurisprudentielle, notamment quant au rôle souverain d'appréciation des juges du fond.

En effet, madame Sautron, qui pour éviter un véhicule circulant et « zigzaguant » devant elle, fait un écart et dérape sur la route. Elle est alors heurtée

plusieurs véhicules, constate qu'il a commis une faute ayant contribué à la réalisation de son préjudice, peu important que cette faute soit ou non la cause exclusive de l'accident ».

¹ Cass. Civ. 2, 14 janvier 1998, *JCP éd G* 1998. IV. 1478 : « Il appartient aux juges du fond d'apprécier souverainement si la faute du conducteur victime a pour effet de limiter son indemnisation ou de l'exclure ».

² GROUTEL (H), *D.* 1997, jurisprudence, p. 295.

³ Cass. Civ. 2, 12 novembre 1997, *D.* 1998, IR, p. 8 ; 28 janvier 1998, *Bull. Civ. II n°29*.

par le véhicule qui se trouvait derrière elle. Elle demande et obtient indemnisation intégrale de son préjudice au conducteur l'ayant heurtée devant les juges de première instance. Le conducteur fautif fait appel en soulignant le comportement anormal de la victime.

La Cour d'appel tout en reconnaissant que le véhicule circulant devant la victime ait pu avoir un comportement anormal, retient aussi une faute de la victime en ce qu'elle n'aurait pas respecté les distances de sécurité. Elle déclare que « cette réaction (celle de madame Sautron) bien que motivée par la présence devant elle d'un automobiliste au comportement anormal, traduit malgré tout un défaut de maîtrise de sa part qui a indiscutablement contribué à la réalisation de son propre dommage ». La Cour d'appel dispose alors d'un pouvoir souverain pour décider si la faute, du conducteur victime, en l'espèce le défaut de maîtrise du véhicule et le non-respect des distances de sécurité, doit entraîner une exclusion ou une simple limitation de l'indemnisation due. Pour ce faire, elle ne doit tenir compte que de la gravité de la faute, abstraction faite du comportement du conducteur défendeur, c'est-à-dire de la faute du conducteur défendeur. Elle estime ainsi que « cette faute (celle du conducteur victime) ne saurait être de nature à la priver de toute indemnisation mais simplement d'en limiter l'étendue dans une proportion que la cour, eu égard aux circonstances de la cause, estime devoir fixer à un quart ».

La solution adoptée par la Cour d'appel est similaire, en décidant de limiter le droit à indemnisation, à d'autres décisions déjà rendues¹. Il nous faut noter cependant que certaines juridictions ont décidé, alors qu'elles étaient confrontées aux mêmes faits, d'exclure totalement l'indemnisation². L'étendue du pouvoir d'appréciation du juge du fond est donc à double tranchant : la même faute d'un conducteur pourra conduire tantôt une exclusion de l'indemnisation, tantôt une limitation de cette indemnisation.

CONCLUSION

L'indemnisation des victimes d'accident de la circulation n'apparaît pas comme « allant de soit ». Elle nécessite la preuve d'une implication d'un véhicule à moteur par la victime, cette dernière étant privée ou limitée dans son droit à indemnisation lorsqu'elle a commis une faute.

Deux observations finales à propos des notions d'implication et de faute de la victime. D'une part, l'implication est une notion qui tend actuellement à s'unifier autour du critère de rôle causal quelconque, mais il s'agit d'une relation avec l'accident et non avec le dommage. D'autre part, la faute du conducteur victime doit

¹ Limitation de l'indemnisation en cas de défaut de maîtrise du véhicule dû au non-respect des distances de sécurité : par ex. C.A. Paris, 28 février 2000, *Gaz. Pal.*, 26-27 juillet 2000, p. 13 ; C.A. Paris, 20 avril 2000, *Juris-Data n° 112308*, citées par LEDUC (F.), « Brèves remarques sur la sanction de la faute de la victime conductrice », *Resp. civ. et assur.*, janvier 2001, p. 9.

² C.A. Paris, 17 avril 2000, *Juris-Data n° 113599* ; 6 mars 2000, *Juris-Data n° 110758* ; 28 février 2000, *Juris-Data n° 113286*, décisions citées par LEDUC (F.), « Brèves remarques sur la sanction de la faute de la victime conductrice », *Resp. civ. et assur.*, janvier 2001, p. 9.

être entendue aujourd'hui sous l'angle d'une relation avec le dommage et non avec l'accident.

Virginie FRAISSINIER-AMIOT
Doctorante à l'Université de La Réunion