

Accidents de la circulation : implication sans contact et exclusion du droit à indemnisation en raison d'une faute de la victime

Mohamed Keita

Étudiant en master II droit privé fondamental, Université Jean Moulin Lyon 3

Simon Dessis

Étudiant en master II droit privé fondamental, Université Jean Moulin Lyon 3

17-02-2014

La loi n° 85-677 du 05 juillet 1985 a mis en place un régime d'indemnisation exceptionnelle et autonome en faveur des victimes d'accidents de la circulation qui n'ont plus besoin de prouver la faute de l'auteur du dommage dès l'instant que son véhicule terrestre à moteur est impliqué dans un accident de la circulation. L'objectif d'indemnisation de cette loi limite considérablement les causes d'exonération. L'arrêt commenté illustre l'une d'elle : l'exonération d'indemnisation du conducteur du véhicule impliqué en raison de la faute de la victime conductrice. En l'espèce, un camion est sorti d'un chemin pour emprunter la même voie de circulation suivie par un cyclomotoriste qui se trouvait à une quinzaine de mètres du camion. Le cyclomotoriste a réussi à éviter la collision en se plaçant sur le bas-côté, sans heurter le camion. Il a perdu le contrôle du véhicule après le passage d'un pont en raison du changement de revêtement du bas-côté.

La SA La Poste, en qualité d'employeur du cyclomotoriste victime, assigne l'entreprise de transport et le chauffeur du camion afin que soit constatée sa subrogation dans les droits de la victime, et que lui soient remboursées les indemnités qu'elle a versées à la victime.

Le tribunal de grande instance de Lyon, dans un arrêt du 20 septembre 2011, a déclaré recevable l'action de La Poste sauf pour la demande au titre des dommages corporels personnels subis par la victime. Il a également admis l'implication du camion dans l'accident, mais a exclu entièrement le droit à indemnisation de la victime en raison de sa faute, déboutant ainsi La Poste de toutes ses demandes. Cette dernière interjette alors appel de cette décision.

La cour d'appel de Lyon, dans cette affaire, devait donc se prononcer afin de savoir si l'implication du camion était vérifiée, et si, le cas échéant, le comportement de la victime conductrice était susceptible de constituer une faute de nature à exclure son droit à indemnisation.

La cour répond en deux temps, en confirmant qu'un véhicule terrestre à moteur peut être impliqué dans un accident de la circulation même sans qu'il ne soit entré en contact avec la victime (I), puis en excluant tout droit à indemnisation de celle-ci en raison de la faute de conduite commise (II)

Bacaly n° 4 - Juin-Décembre 2013

I/ L'implication d'un véhicule sans contact

L'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985 érige l'implication d'un véhicule terrestre à moteur comme condition de son application. Pour autant, elle ne définit pas la notion d'implication, ce qui a donné lieu à une abondante jurisprudence (sur ce point, F. Haid, « Réflexions sur l'évolution de la notion d'implication du véhicule dans la loi du 5 juillet 1985 », *LPA*, 2002, n° 177, p. 4).

En l'espèce, l'insertion d'un camion dans une voie de circulation, qui a obligé la victime à rouler sur le bas-côté, a été retenue par la cour pour caractériser l'implication du véhicule, alors même que celui-ci n'est pas entré en contact avec la victime.

Cette solution constitue une illustration de la jurisprudence constante de la Cour de cassation, qui définit l'implication comme « l'intervention à quelque titre que ce soit dans la survenance de l'accident » (Cass. civ. 2^e, 16 mars 1994, n° 92-19089), et n'exige pas qu'un contact soit constaté. La décision de la cour d'appel n'est donc pas surprenante dans son principe, d'autant plus que la Cour de cassation avait déjà eu l'occasion de se prononcer sur le cas particulier d'un cyclomoteur surpris par un camion (Cass. civ. 2^e, 14 déc. 1987, n° 86-17930).

La cour d'appel conserve donc ici une conception très large de la notion d'implication, parfois critiquée. Toutefois, la cour d'appel ne déduit pas de l'implication du véhicule une obligation d'indemnisation, en raison de la faute commise par la victime.

II/ l'exclusion de l'indemnisation pour faute de la victime conductrice

Aux termes de l'article 4 de la loi Badinter : « La faute commise par le conducteur du véhicule terrestre à moteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis ». En l'espèce, la cour d'appel se fonde sur cette disposition pour priver le cyclomoteur de toute indemnisation en affirmant « [...], que l'accident est la conséquence du défaut de maîtrise de son véhicule par la victime qui n'a pas su adapter sa vitesse à l'état de la chaussée et aux obstacles prévisibles ; que cette faute de conduite doit entraîner l'exclusion de son droit à indemnisation... ». En effet, toute la difficulté de cette disposition est qu'elle ne précise pas quelle faute est de nature à limiter ou exclure toute indemnisation. La doctrine est d'ailleurs hostile à la distinction faite entre victime non conductrice et victime conductrice que certains appellent *victime sacrifiée*.

La cour de cassation, a très tôt senti le besoin de préciser la portée de l'art 4 en retenant « qu'une telle faute ne revêt un caractère exclusif que lorsqu'elle est seule à l'origine du dommage » (Cass. crim., 22 mai 1996, *Bull. crim.*, 1996, n° 211, p. 596). De même, depuis un arrêt de la chambre mixte du 18 mars 1997, la Cour de cassation a retenu « 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 » (Cass. mixte 18 mars 1997, *D.* 1997, 294). Il est donc sans équivoque que l'appréciation de la faute exclusive ou limitative doit se faire non pas en se fondant sur la faute exclusive mais sur la gravité de celle-ci. Il est de jurisprudence constante que l'exclusion totale de l'indemnité ne peut se fonder sur l'exclusivité de la faute de la victime conductrice.

Pour la Cour de cassation la faute de la victime conductrice doit être appréciée et caractérisée en faisant abstraction du comportement de l'autre conducteur (Cass. crim., 31 mai 2005, *Bull. crim.*, 2005, n° 164, p. 578 ; pourvoi n° 04-86.476 ; Cass. crim., 18 octobre 2005, pourvoi n° 05-81.384). Mieux, depuis un arrêt de l'assemblée plénière du 6 avril 2007, la situation des victimes conductrices semble s'améliorer car la faute de la victime d'un accident de la circulation ne pouvait être de nature à limiter ou à exclure son droit à réparation que s'il était démontré qu'elle avait joué un rôle causal dans la surveillance de l'accident. La Cour de cassation semble fort attachée au lien de causalité entre la faute et le dommage, malgré l'idée de Robert Badinter qui avait en effet estimé au cours des travaux préparatoires de la loi que « la notion d'implication est en dehors de la causalité ».

L'arrêt de la cour d'appel de Lyon n'est point réconfortant en retenant que le dommage du cyclomoteur est la conséquence de sa seule faute de conduite. Rappelons que cet arrêt est identique à celui cassé par la Cour de cassation en ces termes : « Attendu que, pour exclure tout droit à indemnisation de Mme X., l'arrêt retient que la faute qu'elle a commise est la cause exclusive de l'accident ; qu'en se référant ainsi à la cause de l'accident et non à la seule gravité de la faute du conducteur victime, la cour d'appel a violé le texte susvisé ; qu'en statuant ainsi, alors qu'elle n'avait pas à rechercher si la faute du conducteur victime était la cause exclusive de l'accident, la cour d'appel a violé le texte susvisé » (Cass. civ. 2^e, 17 mars 2011 n° 10.81568).

À l'aune de ces observations, nous pouvons affirmer que l'arrêt de la cour d'appel de Lyon nous conduit à plusieurs pas en arrière car dorénavant, que la faute soit à l'origine de l'accident ou ait contribué à la réalisation du préjudice ou encore qu'elle soit en lien de causalité avec le préjudice, il semble que le critère déterminant de la nature de la faute est la gravité objective de la faute. Il est donc inadmissible que la Cour de cassation fasse droit à l'indemnisation du conducteur même ivre (Cass. plén. 6 avril 2007 n° 554, pourvoi n° 05-15.950) et que la cour d'appel fasse obstacle à toute demande d'indemnisation du cyclomoteur gêné par la manœuvre perturbatrice du camion, l'obligeant ainsi, pour éviter la collusion, de rouler sur les bas-côtés.

Arrêt commenté :

CA Lyon, 1^{re} chambre civile, section B, 10 septembre 2013 n° 2013/07884