

DOCUMENT SOUMIS AUX DROITS D'AUTEUR : SOUS LICENCE CREATIVE COMMONS

CITEZ-NOUS DE LA FAÇON SUIVANTE :

Cass. 2^e civ., 12 déc. 2019, n° 18-17657 et Cass. 2^e civ., 21 nov. 2019, n° 18-20751, *bjda.fr* 2020, n° 67, note A. Cayol.

Diminution ou exclusion du droit à réparation de la victime conductrice en présence d'une faute simple appréciée de manière souveraine et unilatérale par les juges du fond

Cass. 2^e civ., 12 déc. 2019, n° 18-17657 et Cass. 2^e civ., 21 nov. 2019, n° 18-20751

Accident de la circulation – Loi Badinter, art. 4 – Diminution ou exclusion du droit à réparation de la victime conductrice – Faute simple (oui) – Appréciation souveraine et unilatérale par les juges du fond – Prise en compte du comportement de l'autre conducteur impliqué (non)

Attendu 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, sauf s'il a commis une faute ayant contribué à la réalisation de son préjudice ; qu'en présence d'une telle faute, il appartient au juge d'apprécier souverainement si celle-ci a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages que ce conducteur a subis, en faisant abstraction du comportement des autres conducteurs.

Si la loi « Badinter » du 5 juillet 1985 a eu pour objectif expressément affiché d'améliorer la situation des victimes d'accidents de la circulation¹, des considérations financières² ont conduit à différencier, d'une part, la réparation des dommages matériels et corporels et, d'autre part, le traitement des victimes non conductrices et des victimes conductrices.

La première distinction reflète l'importance croissante accordée à l'indemnisation du dommage corporel. « *L'idée est communément admise que la réparation du dommage corporel obéit, plus que toute autre lésion d'un intérêt, à une impérieuse nécessité, en tant que c'est la personne humaine qui se trouve ici affectée dans sa chair* »³. Le statut particulier du corps humain⁴ imposerait une plus grande protection face aux dommages corporels que face aux autres atteintes, le droit à réparation du dommage corporel se rapprochant même selon certains d'un droit fondamental⁵. Une hiérarchisation des préjudices est ainsi défendue

¹ Ceci résulte clairement de sa dénomination : « *Loi tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation* ».

² Le coût financier de règles plus protectrices aurait fait exagérément grimper le montant des primes d'assurance.

³ Lamy *Droit de la responsabilité*, juillet 2017, n° 224-15.

⁴ La plupart des auteurs considèrent que le corps humain a un statut juridique particulier : *substratum* de la personne avec laquelle il se confond pour certains (J. Carbonnier, *Droit et passion du droit sous la Ve République*, Flammarion, 1996, p. 159), à la fois chose et personne pour d'autres (T. Lahalle, *La qualification juridique du corps humain*, Thèse Paris II, 2002, dactylographiée, p. 656 n° 924 : « *Le corps n'est pas une chose ou une personne. Il est chose et personne* »).

⁵ B. Girard, *Responsabilité civile extracontractuelle et droits fondamentaux*, LGDJ, 2015.

par la doctrine, depuis les travaux de Boris Starck. La théorie de la garantie qu'il avait développée invitait à distinguer entre les atteintes à l'intégrité corporelle, d'une part, et les atteintes à un intérêt purement patrimonial ou moral, d'autre part ; et préconisait la reconnaissance d'un véritable « *droit à l'intégrité corporelle* »⁶, l'indemnisation des dommages corporels ne devant pas être subordonnée à l'existence d'une faute. Cette idée selon laquelle protection de l'intégrité corporelle devrait être un objectif prégnant du système de responsabilité a été reprise depuis par de nombreux auteurs, notamment par Yvonne Lambert-Faivre et Stéphanie Porchy-Simon, au nom de « *l'éminente dignité de la personne humaine* »⁷.

La seconde distinction est, en revanche, source de nombreuses critiques, les victimes conductrices étant qualifiées de « *victimes sacrifiées* » par la loi de 1985⁸. En effet, le régime mis en place par cette dernière assure en pratique aux victimes non conductrices la quasi-certitude d'être entièrement indemnisées de leurs préjudices corporels. Lorsqu'elles sont âgées de moins de 16 ans ou de plus de 70 ans, ou encore lorsqu'elles sont invalides à plus de 80 %, seule la recherche volontaire du dommage peut leur être reprochée⁹. Dans les autres cas, leur faute inexcusable exclut toute indemnisation si elle a été la cause exclusive du dommage¹⁰. Ceci est toutefois extrêmement rare en pratique du fait de la définition très restrictive de la faute inexcusable retenue par la Cour de cassation. Il s'agit en effet de « *la faute volontaire, d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience* »¹¹. Au contraire, une faute simple permet de réduire, voire d'exclure, l'indemnisation du dommage corporel subi par une victime conductrice¹² (I) ; cette faute étant appréciée par les juges de fond de manière souveraine et unilatérale (II).

I) La prise en compte de toute faute simple commise par la victime conductrice

La prise en compte de toute faute, même simple, commise par la victime conductrice est clairement rappelée dans l'arrêt rendu par la deuxième chambre civile de la Cour de cassation le 12 décembre 2019¹³. Grièvement blessé, le conducteur d'une motocyclette avait vu son droit à indemnisation réduit de moitié par les juges du fond en raison d'un défaut de maîtrise de son véhicule. Selon le pourvoi formé par la victime, seule la faute caractérisée commise par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur pourrait avoir pour effet de limiter ou

6 B. Starck, *Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée*, Thèse Paris, 1947, Ed. Rodstein.

7 Y. Lambert-Faivre et S. Porchy-Simon, *Droit du dommage corporel*, 8^e éd. Dalloz, 2015, n° 3, p. 1.

⁸ Ceci serait fondé sur le fait que les victimes conductrices participent directement à la création du risque qu'un accident de la circulation se réalise.

9 Loi du 5 juillet 1985, art. 3, al. 2 et 3.

10 Loi du 5 juillet 1985, art. 3, al. 1 et 3.

11 Cass. Ass. Plén., 10 nov. 1995, n° 94-13.912.

12 Loi du 5 juill. 1985, art. 4.

¹³ Cass. 2^e civ., 12 déc. 2019, n° 18-17657.

d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis. La cour d'appel aurait ainsi privé sa décision de base légale en retenant le défaut de maîtrise du véhicule. Une telle infraction, prévue par l'article R. 413-17 du Code de la route suppose en effet, qu'indépendamment des vitesses maximales autorisées par les dispositions de ce même code, le conducteur du véhicule n'ait pas constamment conservé une vitesse réglée en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles. Le pourvoi est rejeté par la Cour de cassation aux motifs que les juges du fond avaient relevé l'absence de traces de freinage et l'importante déformation de la carrosserie de la voiture heurtée par la motocyclette. Ils avaient ainsi établi « *un défaut de maîtrise et un non-respect des distances de sécurité et à tout le moins une faute d'imprudence ou d'inattention* ». La précision finale est importante : contrairement à ce que soutenait le pourvoi, il n'est pas requis que la faute de la victime soit « *caractérisée* ». Une faute d'imprudence ou d'inattention est suffisante pour réduire son droit à indemnisation, dès lors qu'elle est en lien de causalité avec la réalisation du dommage¹⁴. L'avant-projet de réforme de la responsabilité civile du 17 mars 2017 prévoit d'améliorer très sensiblement le sort des victimes conductrices en cas de dommage corporel : seule une faute inexcusable pourrait désormais leur être reprochée, conduisant à une exclusion du droit à réparation si elle constitue la cause exclusive du dommage, et à une simple réduction de l'indemnisation à défaut¹⁵.

II) L'appréciation souveraine et unilatérale de la faute par les juges du fond

La faute simple de la victime conductrice fait l'objet d'une appréciation souveraine par les juges du fond. La Cour de cassation refuse de contrôler le choix opéré par ces derniers entre la simple diminution et la complète suppression de l'indemnisation de la victime conductrice. Constante, la solution est rappelée par la deuxième chambre civile dans l'arrêt du 12 décembre 2019, selon lequel la cour d'appel « *a souverainement estimé (que la faute de la victime) justifiait une réduction de moitié de son droit à indemnisation* ». Ce principe est également confirmé dans l'attendu de principe de l'arrêt rendu par la même formation le 21 novembre 2019 : en présence d'une faute de la victime ayant contribué à la réalisation de son préjudice, « *il appartient au juge d'apprécier souverainement si celle-ci a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages que ce conducteur a subis* ».

Par ailleurs, comme le souligne la troisième chambre civile dans ce second arrêt, une telle appréciation doit avoir lieu par les juges du fond « *en faisant abstraction du comportement des autres conducteurs* ». La cour d'appel est dès lors censurée, en espèce, pour avoir décidé d'exclure toute indemnisation de la victime conductrice aux motifs que l'accident avait eu pour cause unique sa brusque manœuvre et qu'aucune faute de l'autre conducteur impliqué en lien avec la réalisation de l'accident n'était démontrée. La Cour de cassation lui reproche d'avoir violé l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985 : elle n'avait « *pas à rechercher si la faute du conducteur victime était la cause unique de l'accident ni à prendre en considération le comportement du conducteur de l'autre véhicule impliqué* ». La faute de la victime doit être appréciée de manière « *unilatérale* », eu égard à sa gravité intrinsèque. Un temps source de divergence entre la chambre criminelle et la deuxième chambre civile, cette question a été tranchée en chambre mixte le 28 mars 1997¹⁶. Si elle excluait jusque là tout recours d'une victime conductrice fautive contre un défendeur non fautif, la deuxième chambre civile s'est

¹⁴ Cass. Ass. Plén., 6 avr. 2007, n° 05-81350 et n° 05-15950.

¹⁵ Avant-projet de réforme de la responsabilité civile, art. 1287.

¹⁶ Cass. Ch. Mixte, 28 mars 1997, n° 93-11078.

depuis lors ralliée à la position retenue en chambre mixte¹⁷, ce que confirment les arrêts commentés. Toute référence au comportement du défendeur est désormais exclue¹⁸ : les juges du fond ne doivent pas tenir compte de l'existence ou non d'une faute de sa part.

Amandine Cayol

Maître de conférences et co-directrice du Master Assurances et personnes
Université Caen Normandie

Les arrêts:

Cass. 2^e civ., 12 déc. 2019, n° 18-17657

Sur le moyen unique :

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Versailles, 29 mars 2018), que M. S... qui pilotait une motocyclette a heurté l'arrière gauche d'un véhicule de location de marque Fiat assuré auprès de la société Areas dommages (l'assureur) ; qu'il a été gravement blessé dans l'accident et placé le 12 novembre 2013 sous curatelle renforcée, avec désignation de sa tante, Mme Y..., en qualité de curatrice ; que l'assureur a assigné M. S..., Mme Y..., ès qualités, ainsi que la Caisse générale de sécurité sociale de la Guadeloupe afin qu'il soit jugé que M. S... avait commis des fautes excluant son droit à indemnisation ;

Attendu que M. S... et Mme Y..., ès qualités, font grief à l'arrêt d'avoir retenu une faute à la charge du premier et réduit de moitié son droit à l'indemnisation des conséquences dommageables de l'accident, alors, selon le moyen :

1°/ qu'en vertu de l'article 4 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, seule la faute caractérisée 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 ; que le défaut de maîtrise d'un véhicule, infraction prévue et réprimée par l'article R. 413-17 du code de la route, suppose qu'indépendamment des vitesses maximales autorisées par les dispositions de ce même code, le conducteur du véhicule n'ait pas constamment conservé une vitesse réglée en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles ; qu'en l'espèce, en retenant à la charge de M. S... une faute consistant en un défaut de maîtrise de son véhicule, sans avoir constaté qu'il roulait à une vitesse excessive compte de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation ou des obstacles prévisibles, ce que ne constituait pas le véhicule Fiat Punto arrêté inopinément au milieu de la chaussée en vue de tourner à gauche selon les indications de son conducteur, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des dispositions susvisées ;

2°/ que le procès-verbal d'audition par la police nationale, en date du 19 décembre 2011, de M. G..., conducteur de l'autre véhicule impliqué dans la collision, mentionne que « au moment où j'allais tourner, j'ai entendu le bruit d'une moto qui rétrogradait, ensuite j'ai ressenti un choc à l'arrière », d'où il ressort que M. S... avait cherché à réduire la vitesse de la moto qu'il conduisait, en rétrogradant, par l'utilisation du frein moteur de son véhicule ; qu'en retenant néanmoins que M. S... avait heurté le véhicule se trouvant devant lui, sans avoir effectué aucune manoeuvre lui permettant de l'éviter, la cour d'appel a dénaturé les termes du procès-verbal d'audition du 19 décembre 2011 et par la même méconnu l'obligation pour le juge de ne pas dénaturer l'écrit qui lui est soumis, ensemble les articles 1103 (article 1134 ancien) et 1192 du code civil ;

3°/ que les juges du fond doivent motiver leur décision et ne peuvent statuer par voie de simple affirmation ; qu'en l'espèce, en énonçant péremptoirement que M. S... n'avait pas respecté les distances de sécurité, et ce contrairement à la solution retenue par les premiers juges estimant qu'il ne ressortait

¹⁷ Cass. 2^e civ., 6 mai 1997, n° 95-14996.

¹⁸ Cass. 2^e civ., 14 nov. 2002, n° 00-19028 ; Cass. 2^e civ., 5 juin 2003, n° 01-17486 ; Cass. 2^e civ., 2, 13 oct. 2005, n° 04-17428 ; Cass. 2^e civ., 22 nov. 2012, n° 11-25489 ; Cass. 2^e civ., 12 sept. 2013, n° 12-25538 ; Cass. 2^e civ., 3 mars 2016, n° 15-14285.

d'aucun élément du dossier que la distance de sécurité avec le véhicule qui le précédait n'avait pas été respectée par M. S..., la cour d'appel, qui a statué par voie de simple affirmation, sans préciser sur quelle pièce elle se fondait, n'a pas mis la Cour de cassation en mesure d'exercer son contrôle, et a violé l'article 455 du code de procédure civile ;

4°/ qu'en vertu de l'article 4 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, seule la faute caractérisée commise par le conducteur du véhicule terrestre à moteur ayant pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis, de sorte qu'en présence d'un accident survenu dans des circonstances indéterminées, le conducteur a droit à être indemnisé sans restriction de son préjudice ; qu'en l'espèce, en l'absence de toute faute caractérisée imputable à l'un ou l'autre des deux conducteurs, et en particulier à M. S..., l'accident de la circulation du 17 décembre 2011 devait être regardé comme survenu dans des circonstances indéterminées, de sorte qu'en laissant néanmoins à la charge de M. S... la moitié des conséquences dommageables de l'accident, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des dispositions de l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985 ;

Mais attendu qu'ayant relevé que les deux véhicules circulaient dans le même sens, que les services de police n'avaient relevé aucune trace de freinage laissée par la moto de M. S..., que cette absence de trace de freinage devait être mise en relation avec les dégâts occasionnés au véhicule Fiat dont la carrosserie présentait une déformation importante, que M. S... avait heurté le véhicule se trouvant devant lui, sans avoir effectué de manoeuvre permettant de l'éviter, ce qui caractérisait un défaut de maîtrise et un non-respect des distances de sécurité et à tout le moins une faute d'imprudence ou d'inattention de sa part, la cour d'appel a pu en déduire, par une décision motivée, hors de toute dénégation, que M. S... avait commis une faute ayant contribué à la réalisation de son dommage, dont elle a souverainement estimé qu'elle justifiait une réduction de moitié de son droit à indemnisation ;

D'où il suit que le moyen n'est pas fondé ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Cass. 2^e civ., 21 nov. 2019, n° 18-20751

Sur le moyen unique :

Vu l'article 4 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 ;

Attendu 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, sauf s'il a commis une faute ayant contribué à la réalisation de son préjudice ; qu'en présence d'une telle faute, il appartient au juge d'apprécier souverainement si celle-ci a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages que ce conducteur a subis, en faisant abstraction du comportement des autres conducteurs ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué, qu'alors qu'il circulait le 5 septembre 2010 à motocyclette, Y... U... a été blessé dans un accident de la circulation impliquant une autre motocyclette, conduite par M. T... X... ; qu'après le décès de Y... U..., survenu le [...], son épouse, Mme R... M..., les deux enfants et le beau-fils de la victime, agissant tant en leur nom personnel qu'en qualité de représentants de leurs enfants mineurs, ainsi que la société Axa France IARD (la société Axa), assureur de Y... U..., ont assigné M. T... X..., la société Gan assurances (le Gan), assureur de la motocyclette conduite par ce dernier, ainsi que la caisse primaire d'assurance maladie de l'Allier, en réparation des préjudices de Y... U... et de ses ayants droit ; que le Gan a assigné M. J... X..., propriétaire de la motocyclette conduite par M. T... X... ainsi que le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages ;

Attendu que, pour dire que Y... U... a commis une faute ayant pour effet d'exclure l'indemnisation de ses dommages et de ceux de ses ayants droit et débouter la société Axa et Mme U... de leurs demandes indemnitaires, l'arrêt, après avoir analysé les circonstances de l'accident, retient qu'il résulte des éléments du débat la preuve que l'accident a eu pour cause unique une brusque manoeuvre de Y... U..., qui a déporté sa motocyclette sur la gauche, sans s'assurer qu'aucun autre véhicule n'était en train de le dépasser, et a ainsi provoqué le choc avec celle conduite par M. T... X..., qui avait déjà commencé sa propre manoeuvre de dépassement et qui, malgré un freinage énergique, n'a pu éviter de heurter Y... U... ; que la vitesse excessive reprochée à M. T... X... n'est en revanche nullement établie, un témoin

ayant souligné que les deux motocyclettes circulaient à vitesse modérée et qu'il n'apparaît pas non plus que le défaut de permis de conduite adéquat reproché à M. T... X... ait joué un rôle dans l'accident ; que la manoeuvre effectuée par Y... U... constitue une infraction à l'article R. 414-4 du code de la route, selon lequel tout conducteur, avant de dépasser, doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger, et renoncer à cette manoeuvre s'il est lui-même sur le point d'être dépassé ; que la faute ainsi commise par Y... U... a été la cause unique de l'accident et des préjudices qui en sont résultés ;

Qu'en se déterminant ainsi, alors qu'elle n'avait pas à rechercher si la faute du conducteur victime était la cause unique de l'accident ni à prendre en considération le comportement du conducteur de l'autre véhicule impliqué, la cour d'appel a violé le texte susvisé ;

PAR CES MOTIFS :

CASSE ET ANNULE, mais seulement en ses dispositions déboutant les consorts U... et la société Axa France IARD de l'ensemble de leurs demandes indemnitaires, l'arrêt rendu le 30 mai 2018, entre les parties, par la cour d'appel de Riom ; remet, en conséquence, sur ce point, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Lyon ;