

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

CITEZ-NOUS DE LA FAÇON SUIVANTE :

Retour sur les arrêts 2019 / mars 2020 en assurance automobile, *bjda.fr* 2020, n° 69, A. Cayol.

Retour sur les arrêts 2019 / mars 2020 en assurance automobile¹

Amandine Cayol

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

Assurance automobile - Loi *Badinter* : champ d'application (exclusion des tramways circulant sur une voie propre) – notion d'accident (fait volontaire de la victime : oui) – accident complexe (qualité de conducteur) – implication – causes d'exonération : faute inexcusable de la victime non conductrice / faute simple de la victime conductrice (appréciation unilatérale par les juges du fond).

Assurance automobile obligatoire : champ d'application (distinct de celui de la loi *Badinter*) – Exclusions de garantie (C. assur., art. R. 211-10) – Opposabilité des exceptions à la victime (nullité du contrat pour fausse déclaration intentionnelle : non) – Procédure d'offre active en cas de dommage corporel : délais applicables au dommage aggravé (oui) / calcul de la pénalité en cas d'offre tardive.

Assurance automobile facultative : assurance de chose (principe indemnitaire) – assurance corporelle du conducteur.

L'indemnisation des victimes d'accident de la circulation est régie, de manière exclusive², par la loi *Badinter* du 5 juillet 1985, laquelle permet de déterminer le responsable et le montant des dommages et intérêts. C'est toutefois rarement le tiers responsable qui prend en charge, en pratique, la réparation des préjudices subis par la victime. La loi n° 58-208 du 27 février 1958 a en effet créé une obligation d'assurance de responsabilité civile concernant les accidents de la circulation (dite assurance « aux tiers »). En outre, la victime peut avoir choisi de souscrire une assurance directe concernant des dommages non couverts par l'assurance automobile

¹ Cass. 2° civ., 2, 17 janv. 2019, n° 18-11320 – Cass. 2° civ., 7 févr. 2019, n° 17-31.256 – Cass. 2° civ., 7 mars 2019, n° 18-13347 PB – Cass. 2° civ., 7 mars 2019, n° 18-10729 – Cass. 2° civ., 28 mars 2019, n° 18-14125 et 18-15855 PB – Cass. 2° civ., 28 mars 2019, n° 18-15168 PB – Cass. crim., 16 avr. 2019, n° 18-80439 – Cass. 2° civ., 18 avr. 2019, n° 18-14948 PB – Cass. 2° civ., 23 mai 2019, n° 18-15795 PB – Cass. 2° civ., 13 juin 2019, n° 18-20120 PB – Cass. 2° civ., 4 juil. 2019, n° 18-15194 – Cass. 2° civ., 29 août 2019, n° 18-14768 PB – Cass. crim. 24 sept. 2019, n° 18-82605 – Cass. 2° civ., 24 oct. 2019, n° 18-20910 PB ; Cass. 2° civ., 21 nov. 2019, n° 18-20751 – Cass. 2° civ., 12 déc. 2019, n° 18-22727 – Cass. 2° civ., 12 déc. 2019, n° 18-17657 – Cass. 2° civ., 16 janv. 2020, n° 18-23381 PB – Cass. 2° civ., 16 janv. 2020, n° 18-17677 – Cass. 2° civ., 16 janv. 2020, n° 18-22929 – Cass. 2° civ., 16 janv. 2020, n° 18-23787 PB – Cass. crim. 3 mars 2020, n° 19-82030 – Cass. 2° civ., 5 mars 2020, n° 19-11411 PB.

² Cass. 2° civ., 5 juill. 2018, n° 17-19738 PB : les dommages ayant été causés par un accident de la circulation survenu entre deux véhicules à moteur, il incombait au juge « pour trancher le litige de faire application, au besoin d'office, des dispositions d'ordre public de la loi du 5 juillet 1985 ». Comp. *Projet de réforme de la responsabilité civile*, mars 2017, art. 1285, al. 2 : « Les dispositions de la présente section sont d'ordre public ».

obligatoire³. Son indemnisation peut, enfin, à titre subsidiaire, lorsque le tiers responsable est inconnu⁴ ou n'est pas assuré et que la réparation des préjudices subis « ne peut être prise en charge à aucun autre titre »,⁵ résulter de l'intervention du Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de dommages (FGAO).

Les arrêts rendus depuis janvier 2019 par la Cour de cassation en matière d'accidents de la circulation reviennent tant sur la mise en œuvre de la loi *Badinter* (I) que sur l'indemnisation de la victime par le système assurantiel (II).

I) Précisions sur la mise en œuvre de la loi *Badinter*

Cette loi, pour être applicable, suppose qu'au moins un véhicule terrestre à moteur soit impliqué dans un accident de la circulation⁶. Sont toutefois expressément exclus les trains et les tramways circulant sur des voies qui leur sont propres⁷. Un arrêt rendu par la deuxième chambre civile le 5 mars 2020 (**Cass. 2^e civ., 5 mars 2020, n° 19-11411, PB**⁸) revient sur cette notion de « voie propre ». Un piéton avait en l'espèce été heurté par un tramway, non sur un passage piétons, mais sur une partie de la voie réservée au tramway. La cour d'appel, ayant relevé « *qu'au lieu de l'accident les voies du tramway n'étaient pas ouvertes à la circulation et étaient clairement rendues distinctes des voies de circulation des véhicules par une matérialisation physique au moyen d'une bordure légèrement surélevée afin d'empêcher leur empiètement* », la Cour de cassation considère qu'elle a valablement pu retenir que l'application de la loi du 5 juillet 1985 était exclue. Contrairement à ce que soutenait la victime, la qualification de voie propre ne suppose pas l'inaccessibilité aux piétons sur la totalité du parcours. Les juges sont tenus de déterminer, au cas par cas, si l'accident a eu lieu sur une portion réservée aux tramways (comme en l'espèce) ou sur une portion partagée avec d'autres véhicules et/ou piétons⁹. Le projet de réforme de la responsabilité civile, présenté en mars 2017, propose la suppression pure et simple de l'exception relative aux chemins de fer et tramways pour les soumettre au régime applicable aux autres véhicules terrestre à moteur. Il n'est toutefois pas certain que l'interprétation retenue par la Cour de cassation du droit de l'Union européenne le 11 décembre 2019 le permette¹⁰. Réalisant un revirement de jurisprudence, la haute juridiction y affirme en effet qu'il résulte de l'article 11 du règlement CE n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 « *que le transporteur ferroviaire peut s'exonérer de sa responsabilité envers le voyageur lorsque l'accident est dû à une faute de celui-ci, sans préjudice de l'application du droit national en ce qu'il accorde une indemnisation plus favorable des chefs de préjudices subis par la victime* ». Cette exception concerne donc, selon elle, seulement les effets de la responsabilité civile du transporteur et non ses conditions, lesquelles sont impérativement soumises au droit de l'Union européenne. Comme le souligne Cyril Bloch, un tel « *parti pris par la Cour de cassation sape l'idée (...) d'étendre au fer l'emprise de la loi Badinter, qui apparaît désormais*

³ Assurance couvrant le dommage matériel subi par le véhicule en l'absence de tiers responsable ou assurance couvrant le dommage corporel subi par le conducteur.

⁴ Cependant toute indemnisation par le FGAO est exclue lorsque l'auteur du dommage est inconnu et que l'accident n'a entraîné aucune conséquence corporelle (C. assur., art. L. 421-1, I), afin de limiter les risques de fraude.

⁵ C. assur., art. L. 421-1, III.

⁶ Loi du 5 juil. 1985, art. 1. Dans le même sens, *Projet de réforme de la responsabilité civile*, mars 2017, art. 1285, al. 1.

⁷ Loi du 5 juil. 1985, art. 1. Notons que l'assurance automobile obligatoire ne concerne pas non plus les véhicules circulant sur des voies ferrées. Contrairement à la loi *Badinter*, il importe peu en revanche que la voie leur soit ou non réservée (C. assur., art. L. 211-1 et L. 211-2).

⁸ *bjda.fr* 2020, n° 68, note R. Bigot.

⁹ Par ex. Cass. 2^e civ., 16 juin 2011, n° 10-19.491 PB : « *Un tramway qui traverse un carrefour ouvert aux autres usagers de la route ne circule pas sur une voie qui lui est propre* ».

¹⁰ Cass. 1^{re} civ., 11 déc. 2019, n° 18-13840.

en contradiction manifeste avec le droit de l'Union européenne »¹¹.

Un arrêt du 24 octobre 2019 (**Cass. 2^e civ., 24 oct. 2019, n° 18-20910, PB¹²**) apporte, quant à lui, une utile précision concernant la notion d'accident. Il est traditionnellement admis qu'il s'agit d'un événement soudain et fortuit. L'accident suppose donc un fait involontaire du défendeur¹³, la loi *Badinter* n'étant pas applicable en cas de volonté de causer le dommage. En l'espèce, le conducteur d'une voiture s'était arrêté pour relever un scooter tombé à terre. L'effort de soulèvement ainsi réalisé lui ayant causé un dommage corporel, il assigna le conducteur du scooter et son assureur en indemnisation de son préjudice sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985. La cour d'appel le débouta de sa demande aux motifs que ladite loi n'était pas applicable au litige en l'absence d'accident de la circulation. Son arrêt est cassé pour violation de l'article 1^{er} de la loi *Badinter* par refus d'application. Cette loi ne prend en effet en compte le fait de la victime qu'au stade des causes d'exonération¹⁴. Même lorsque la faute de la victime est intentionnelle et, qu'au-delà d'avoir – comme en l'espèce- voulu le fait réalisé, la victime en a même recherché les conséquences dommageables, la loi *Badinter* reste applicable. Il y a alors exonération totale du responsable en application de ladite loi. « *L'article 3 ne s'appliquant que si la situation relève des dispositions de l'article 1^{er}, il faut en conclure que le fait intentionnel de la victime n'exclut pas la qualification d'accident* »¹⁵. Tel est *a fortiori* le cas lorsque le fait de la victime, bien que volontaire, n'est en rien fautif.

Afin de favoriser l'indemnisation des victimes, la loi *Badinter* a abandonné tout recours au concept de causalité pour retenir celui d'implication, issu de l'article 4 de la Convention de La Haye sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière. N'étant pas définie par la loi, cette notion est toutefois aujourd'hui encore source d'un contentieux important, notamment en l'absence de contact entre les véhicules. La preuve de l'implication est en effet facilitée lorsque le véhicule est entré en contact avec le siège du dommage : la jurisprudence a consacré dans une telle situation une présomption, que le véhicule soit en mouvement ou à l'arrêt¹⁶. A défaut, la preuve de l'implication doit être rapportée par la victime, en application de l'article 1353 alinéa 1^{er} du Code civil¹⁷. Selon une jurisprudence constante, un véhicule est impliqué dès qu'il est intervenu « *à quelque titre que ce soit dans la survenance de l'accident* »¹⁸. La simple présence du véhicule sur les lieux de l'accident est toutefois insuffisante à caractériser son implication¹⁹ : la victime est tenue de démontrer qu'il « *a joué un rôle quelconque dans l'accident* »²⁰, un rôle actif n'étant en revanche pas requis²¹. Ainsi, dans un arrêt du 18 avril 2019 (**Cass. 2^e civ., 18 avr. 2019, n° 18-14948, PB²²**), la Cour de cassation approuve les juges du fond d'avoir retenu l'implication d'un tracteur qui, en action de fauchage, circulait à allure très réduite et empiétait sur la voie de circulation, ce qui avait

¹¹ C. Bloch, Chronique de responsabilité civile, *JCP G.* avr. 2020, doct. 503.

¹² *bjda.fr* 2019, n° 66, note A. Cayol.

¹³ Cass. 2^e civ., 30 nov. 1994, n° 93-13399 PB : la « *loi du 5 juillet 1985 n'est applicable qu'aux seuls accidents de la circulation à l'exclusion des infractions volontaires* ».

¹⁴ Son article 3 dispose que « *la victime n'est pas indemnisée par l'auteur de l'accident des dommages résultant des atteintes à sa personne lorsqu'elle a volontairement recherché le dommage qu'elle a subi* ».

¹⁵ C. Bloch, in P. Le Tourneau (dir.), *Droit de la responsabilité et des contrats*, *Daloz Action*, 2018-2019, n° 6211.12 ; S. Hocquet-Berg, La notion d'accident de la circulation, *RCA* 2015, dossier 7, n° 22.

¹⁶ Cass. 2^e civ., 25 janv. 1995, n° 92-17164 PB.

¹⁷ Cass. 2^e civ., 26 oct. 2017, n° 16-22462 PB : « *Qu'ayant, d'abord, énoncé à bon droit qu'il incombe à celui qui se prévaut de l'implication d'un véhicule dans un accident de la circulation d'en rapporter la preuve (...)* ».

¹⁸ Cass. 2^e civ., 2 avr. 1997, n° 95-13303 PB.

¹⁹ Cass. 2^e civ., 13 déc. 2012, n° 11-19696 PB.

²⁰ Cass. 2^e civ., 13 sept. 2018, n° 17-24.112, inédit.

²¹ Contrairement à la responsabilité du fait des choses en droit commun.

²² *bjda.fr* 2019, n° 63, note A. Cayol.

contraint une motocyclette à le dépasser. De même, dans un arrêt du 12 décembre 2019 (**Cass. 2^e civ., 12 déc. 2019, n° 18-22727, inédit**²³), elle casse la décision d'une cour d'appel qui avait rejeté toute implication d'un véhicule aux motifs que, s'il n'est pas contesté que ce dernier avait ralenti dans une montée avant de se faire dépasser par la motocyclette de la victime en accélération, « *cette dernière serait, de toutes façons et même sans la présence du véhicule conduit par (le défendeur), entrée en collision avec la chèvre qu'elle n'aurait pu éviter eu égard à la vitesse de 70 km/heure à laquelle (la motocyclette) circulait avant d'accélérer pour effectuer le dépassement* ». Sans surprise, une violation de l'article 1^{er} de la loi *Badinter* est retenue par la Deuxième chambre civile, le véhicule ayant bien « joué un rôle » dans la réalisation de l'accident. L'implication d'un véhicule doit être admise « *lorsqu'il est établi que celui-ci a, soit déterminé la manœuvre qui a conduit au dommage, soit empêché celle qui aurait permis de l'éviter* »²⁴ (en ne permettant pas à l'autre véhicule de se rabattre). Autrement dit, l'implication devrait être établie grâce au test suivant : « *sans la présence du véhicule du défendeur, l'accident se serait-il réalisé à l'identique ?* »²⁵. Un arrêt du 16 janvier 2020 (**Cass. 2^e civ., 16 janv. 2020, n° 18-23787, PB**) rappelle que l'implication peut par ailleurs résulter d'un élément projeté par le véhicule²⁶. Les juges du fond ont ainsi valablement pu retenir, en l'espèce, qu'un tracteur qui avait involontairement répandu de l'huile sur la chaussée était impliqué dans l'accident subi par un autre véhicule ayant dérapé sur la chaussée rendue glissante.

Selon l'article 2 de la loi *Badinter*, les responsables sont le gardien et le conducteur de chaque véhicule terrestre à moteur impliqué²⁷. Le gardien est, conformément au droit commun, celui qui a « *l'usage, la direction et le contrôle de la chose* » au moment du dommage²⁸, tandis que le conducteur est défini par la jurisprudence comme la personne aux commandes du véhicule lors de l'accident. Une seule et même personne cumule souvent les deux qualités. Il arrive toutefois que, dans certains cas, le conducteur ne soit pas gardien du véhicule. Un arrêt rendu le 16 janvier 2020 (**Cass. 2^e civ., 16 janv. 2020, n° 18-22929, inédit**²⁹) confirme que le conducteur victime dispose, en ce cas, d'un recours contre le gardien du véhicule sur le fondement de la loi *Badinter*. Bien qu'elle ait, dans un premier temps, considéré qu'un tel recours relevait nécessairement du droit commun de la responsabilité civile³⁰, la deuxième chambre civile affirme désormais de manière constante que « *l'indemnisation d'une victime d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur ne peut être fondée que sur les dispositions d'ordre public de la loi du 5 juillet 1985* »³¹, aucune faute du gardien n'étant requise³².

Parallèlement, le propriétaire du véhicule, passager au moment de l'accident, peut agir contre la personne à laquelle il a confié la conduite. Là encore, la preuve d'une faute n'est pas nécessaire, comme le rappelle un arrêt du 13 juin 2019 (**Cass. 2^e civ., 13 juin 2019, n° 18-**

²³ *bjda.fr* 2020, n° 67, note A. Gérin.

²⁴ S. Carval, L'implication et la causalité, *RCA* 2015, n°9, p. 22.

²⁵ F. Leduc, L'évolution de la notion d'implication, *RCA* fév. 2019, spécialement n° 8, p. 34.

²⁶ Cass. 2^e civ., 24 avr. 2003, n° 01-13017 PB : implication d'une balayeuse municipale du fait de la projection de gravillons sur un trottoir, sur lequel un piéton avait ensuite chuté.

²⁷ Dans le même sens, *Projet de réforme de la responsabilité civile*, mars 2017, art. 1285, al. 1.

²⁸ Ch. Réunies, 2 déc. 1941, arrêt *Franck*.

²⁹ *bjda.fr* 2020, n° 68, note A. Cayol.

³⁰ Cass. 2^e civ., 3 févr. 1993, n° 91-16438 : recours fondé sur la responsabilité du fait des choses.

³¹ Cass. 2^e civ., 29 janv. 1997, n° 94-21733.

³² La Deuxième chambre civile a, dans un premier temps, exigé que la faute du gardien soit démontrée (Civ. 2, 19 janv. 1994, n° 92-11293), heurtant pourtant ainsi frontalement l'objectif des rédacteurs de la loi *Badinter* d'écarter toute référence à la faute pour engager la responsabilité. Prenant en compte les critiques doctrinales, la haute juridiction a finalement réalisé un revirement sur ce point (Cass. 2^e civ., 2 juill. 1997, n° 96-10298).

20120, PB³³). Un jugement rendu en dernier ressort avait en effet rejeté la demande du propriétaire en réparation de son préjudice matériel, l'existence d'une faute commise par la conductrice à l'origine du dommage subi par le véhicule n'étant pas démontrée. La décision est cassée par la deuxième chambre civile, laquelle indique clairement que « *l'indemnisation d'une victime d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur ne peut être fondée que sur les dispositions d'ordre public de la loi du 5 juillet 1985* » et « *que le propriétaire de ce véhicule, même s'il en est resté gardien, peut demander au conducteur la réparation de son préjudice matériel sans avoir à prouver la faute de ce dernier* »³⁴.

Il est parfois difficile de savoir si une personne est ou non conductrice au moment du dommage, notamment en cas d'accident « *complexe* », c'est-à-dire lorsque plusieurs véhicules sont successivement accidentés dans un laps de temps réduit. Ainsi, dans un arrêt du 17 janvier 2019 (**Cass. 2^e civ., 17 janv. 2019, n° 18-11320, inédit³⁵**), un automobiliste avait perdu le contrôle de son véhicule sur l'autoroute et s'était immobilisé sur la bande d'arrêt d'urgence. Un autre véhicule, également arrêté au même endroit pour lui porter secours, fut heurté par un troisième puis un quatrième véhicule. La conductrice de cette dernière automobile, qui en était sortie pour chercher son chat à l'arrière, fut percutée par le troisième véhicule, lequel avait été projeté sur elle après avoir été percuté par une cinquième voiture. Les juges ont alors dû déterminer la qualité de la conductrice du quatrième véhicule afin de fixer son indemnisation. Selon la cour d'appel, cette dernière ne pouvait plus être qualifiée de victime conductrice au moment de l'accident qui a provoqué ses blessures car elle avait quitté sa place. Elle relève ainsi que le dommage corporel a été subi « *alors qu'étant descendue de son véhicule (...), elle se déplaçait à pied pour se mettre en sécurité avant de se raviser et de revenir sur ses pas pour récupérer son chat dans le coffre à l'arrière de son automobile* ». Sa décision est cassée par la Cour de cassation aux motifs qu'il « *résultait de ces constatations que ces collisions successives étaient intervenues dans un même laps de temps et dans un enchaînement continu de sorte qu'elles constituaient un seul et même accident, ce dont il résultait que Mme A avait conservé sa qualité de conducteur d'un des véhicules impliqués* ». La Cour de cassation considère en effet qu'un accident doit être envisagé comme un phénomène global, comprenant éventuellement plusieurs séries de collisions successives dès lors qu'elles sont intervenues sur une courte période³⁶. Ceci conduit à retenir une qualification unique concernant chaque victime pour toute la durée de l'accident : seule leur situation initiale doit être prise en compte. La même solution est reprise dans un arrêt du 16 avril 2019 (**Cass. crim. 16 avr. 2019, n° 18-80439, inédit**). La deuxième chambre civile y approuve une cour d'appel d'avoir retenu la qualité de conducteur d'une personne, descendue de sa voiture pour disposer le triangle de pré-signalisation, aux motifs qu'elle ne saurait avoir perdu de ce fait cette qualité s'agissant d'un accident dit « *complexe* ». En effet, pour la Cour de cassation, « *La qualité de conducteur perdue lors des différentes phases d'un accident complexe au cours duquel des collisions se succèdent dans un enchaînement continu et dans un même laps de temps, et qui constitue un accident unique* ».

Afin de favoriser l'indemnisation des victimes, la loi *Badinter* a fortement limité les causes

³³ *bjda.fr* 2019, n° 64, note S. Abravanel-Jolly.

³⁴ Notons que l'assurance automobile obligatoire ne couvre pas une telle situation, les dommages atteignant les immeubles, choses ou animaux loués ou confiés à n'importe quel titre étant exclus réglementairement par l'article R. 211-8, 4° du Code des assurances. En revanche, une assurance facultative *Dommmages tous accidents* offre une indemnisation dans ce cas.

³⁵ *bjda.fr* 2019, n° 62, note A. Cayol.

³⁶ Cass. 2^e civ., 11 juil. 2002, n° 01-01666.

d'exonération du responsable par rapport au droit commun³⁷ : en cas de dommage corporel³⁸, seule la recherche volontaire du dommage ou l'existence d'une faute inexcusable, cause exclusive de l'accident, peut exclure le droit à indemnisation des victimes non conductrices³⁹. Ceci est extrêmement rare en pratique du fait de la définition très restrictive de la faute inexcusable retenue par la Cour de cassation, ce que confirme un arrêt rendu le 28 mars 2019 (**Cass. 2^e civ., 28 mars 2019, n° 18-14125 et n° 18-15855, PB**⁴⁰). En l'espèce, deux jeunes cyclistes avaient été victimes d'un accident de la circulation après avoir décidé d'emprunter, de nuit, la route départementale au lieu de la piste cyclable pour rentrer plus vite, alors qu'ils circulaient sur des bicyclettes dépourvues de tout éclairage et sans aucun équipement lumineux ou réfléchissant. La cour d'appel retient leur faute inexcusable, excluant dès lors toute réparation de leur dommage corporel. Sa décision est cassée par la deuxième chambre civile, les éléments relevés ne caractérisant pas, selon elle, l'existence d'une faute inexcusable. Comme le souligne Julie Traullé, il ne faut en effet « *pas confondre imprudence grave et faute inexcusable* »⁴¹. Cette dernière désigne seulement « *la faute volontaire, d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience* »⁴². L'exigence du caractère volontaire signifie que la faute ne doit pas avoir été commise par inattention, dans un moment d'étourderie. La Cour de cassation apprécie strictement cette condition : elle exige en général qu'il soit établi que la victime a franchi un obstacle matériel, car l'effort demandé par ce franchissement révèle la volonté d'agir⁴³. La condition d'exceptionnelle gravité renvoie au degré de gravité de la faute, qui doit être extrême, par exemple lorsque la victime traverse une route à plusieurs voies de circulation. L'absence de raison valable suppose, quant à elle, de relever le caractère gratuit, inutile, du geste de la victime⁴⁴. Comme le relève Laurent Bloch, le comportement des cyclistes avait ainsi, en l'espèce, « *une raison valable en présence d'une piste cyclable en mauvais état* » et n'était « *par ailleurs, pas suffisamment grave, l'absence d'éclairage étant relativement banal* »⁴⁵. La qualification de faute inexcusable est au contraire retenue dans un arrêt du même jour (**Cass. 2^e civ., 28 mars 2019, n° 18-15168, PB**), concernant un conducteur descendu de son véhicule et qui, sans raison valable connue, s'était engagé à pied sur la chaussée de l'autoroute, à la sortie d'une courbe masquant la visibilité pour les véhicules, devant un ensemble routier, lequel n'avait pas disposé d'une distance suffisante pour l'éviter.

Des considérations financières⁴⁶ ont conduit à différencier le traitement des victimes non conductrices et des victimes conductrices concernant la réparation du dommage corporel. une faute simple permet de réduire, voire d'exclure, l'indemnisation du dommage corporel subi par

³⁷ Toute exonération est notamment exclue en cas de force majeure : Loi du 5 juil. 1985, art. 2.

³⁸ En revanche, en cas de dommage matériel, toute faute simple de la victime (qu'elle soit ou non conductrice) peut limiter ou exclure son indemnisation : Loi du 5 juil. 1985, art. 5. Dans le même sens, *Projet de réforme de la responsabilité civile*, mars 2017, art. 1288, étant précisé que « *Les dommages causés à des fournitures ou appareils délivrés sur prescription médicale sont indemnisés selon les règles applicables au dommage corporel* » (art. 1288, al. 3).

³⁹ Loi du 5 juil. 1985, art. 3. Les victimes non conductrices qui sont soit âgées de moins de seize ans ou de plus de 70 ans, soit invalides à 80% ou plus ne peuvent même se voir opposer que la faute consistant dans « la recherche volontaire du dommage subi », ce qui rend en pratique leur indemnisation quasiment systématique.

⁴⁰ *bjda.fr* 2019, n° 63, note R. Bigot.

⁴¹ J. Traullé, « Le clair-obscur de la faute inexcusable dans les accidents de la circulation », *Gaz. Pal.* 24 sept. 2019, p. 30.

⁴² Cass. Ass. Plén., 10 nov. 1995, n° 94-13912.

⁴³ Cass. 2^e civ., 8 nov. 1993, n° 91-18127 : victime montée sur le toit d'un autobus.

⁴⁴ Ainsi n'est pas une faute inexcusable la traversée, de nuit, d'une route à quatre voies, dès lors qu'elle est justifiée par le fait qu'il n'existe aucun passage praticable de nuit à proximité (Civ.2, 28 janvier 1998 n° 95-21.844).

⁴⁵ L. Bloch, *RCA* juin 2019, alerte 12.

⁴⁶ Le coût financier de règles plus protectrices aurait fait exagérément grimper le montant des primes d'assurance.

une victime conductrice⁴⁷. 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 dommage⁴⁸. La faute 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. Constante, la solution est rappelée par la deuxième chambre civile dans deux arrêts du 21 novembre 2019⁴⁹ (**Cass. 2^e civ., 21 nov. 2019, n° 18-20751, inédit**⁵⁰) et du 12 décembre 2019⁵¹ (**Cass. 2^e civ., 12 déc. 2019, n° 18-17657, inédit**⁵²). Par ailleurs, comme le souligne la deuxième chambre civile dans le premier de ces arrêts, 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, 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 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 1997⁵³. Si elle excluait jusque-là tout recours d'une victime conductrice fautive contre un défendeur non fautif, la deuxième chambre civile s'est depuis lors ralliée à la position retenue en chambre mixte⁵⁴, ce que confirment les arrêts commentés.

Régulièrement critiquée par la doctrine, la différence de traitement des victimes conductrices et non conductrices pourrait être prochainement atténuée à l'issue de la réforme du droit de la responsabilité civile. L'avant-projet de réforme du 17 mars 2017 prévoit en effet d'améliorer très sensiblement le sort des victimes conductrices en cas de dommage corporel, leur faute simple n'étant plus une cause d'exonération partielle du responsable. 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 défaut⁵⁵.

II) Précisions relatives à l'indemnisation de la victime par le système assurantiel

L'indemnisation de la victime résulte en principe de l'application de l'assurance automobile du tiers responsable (A). Elle peut également avoir lieu dans le cadre d'une assurance facultative directement souscrite par la victime pour assurer des dommages non couverts par l'assurance automobile obligatoire (B).

⁴⁷ Loi du 5 juil. 1985, art. 4.

⁴⁸ Cass. Ass. Plén., 6 avr. 2007, n° 05-81350 et n° 05-15950.

⁴⁹ « 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 ».

⁵⁰ *bjda.fr* 2020, n° 67, note A. Cayol.

⁵¹ La cour d'appel « a souverainement estimé (que la faute de la victime) justifiait une réduction de moitié de son droit à indemnisation ».

⁵² *bjda.fr* 2020, n° 67, note A. Cayol.

⁵³ Cass. Ch. Mixte, 28 mars 1997, n° 93-11.078.

⁵⁴ Civ. 2, 6 mai 1997, n° 95-14.996

⁵⁵ *Projet de réforme de la responsabilité civile*, mars 2017, art. 1287.

A/ L'assurance automobile obligatoire

L'assurance automobile obligatoire est une assurance dite « aux tiers », couvrant seulement les dommages matériels ou corporels subis par les tiers. Sont obligatoirement garantis, d'une part, les accidents, incendies et explosions causés par le véhicule, les accessoires et produits servant à son utilisation, les objets et substances qu'il transporte et, d'autre part, la chute de ces accessoires, objets, substances ou produits⁵⁶. La notion d'accident fait référence à un évènement fortuit et soudain, arrivant par hasard. Notons au contraire que tous les incendies et explosions sont couverts (y compris lorsqu'ils ne sont pas accidentels).

Le champ d'application de l'assurance obligatoire ne coïncide donc pas avec celui de la loi Badinter. Le décret n° 86-21 du 7 janvier 1986 a d'ailleurs supprimé la référence, dans l'article R. 211-5 du Code des assurances, à un « *accident de la circulation* ». Depuis lors, le risque « *hors circulation* » est également couvert par l'assurance obligatoire. Ainsi, « les accidents causés par les accessoires ou la chute d'objets sont garantis même si le véhicule ne circule pas et si l'accident ne constitue pas un accident de la circulation au sens de la loi du 5 juillet 1985 »⁵⁷. La Cour de cassation considère que les termes « *accessoires et produits servant à son utilisation* » sont « *suffisamment imprécis pour s'appliquer aussi bien à la fonction de déplacement du véhicule qu'à sa fonction d'outil de travail* »⁵⁸. La solution est clairement rappelée dans un arrêt du 4 juillet 2019 (**Cass. 2^e civ., 4 juil. 2019, n° 18-15194, inédit**). La deuxième chambre civile y approuve les juges du fond d'avoir considéré que l'assurance automobile devait jouer dès lors que « *l'incendie litigieux avait pris naissance au niveau du câble électrique et de la prise encastrée dans la cellule frigorifique du véhicule assuré, constituant un accessoire nécessaire au transport et au stockage de produits frais, correspondant à l'utilisation habituelle de celui-ci* ».

Si certains dommages sont obligatoirement exclus de l'assurance automobile obligatoire⁵⁹, il est, par ailleurs, possible de stipuler dans le contrat des clauses d'exclusion de garantie, dont la liste est toutefois limitative⁶⁰. Ces clauses d'exclusion doivent être formelles et limitées, et rédigées en caractères très apparents⁶¹. Depuis le décret du 7 janvier 1986, ces exclusions de garantie « *facultatives* » ne sont cependant pas opposables aux victimes et à leurs ayant-droit : l'assureur est tenu de les indemniser et dispose, ensuite, d'une action en remboursement contre l'assuré⁶². Le contrat peut notamment exclure la garantie lorsque au moment du sinistre, le conducteur n'a pas l'âge requis ou ne possède pas les certificats, en état de validité, exigés par la réglementation en vigueur⁶³. Il appartient alors à l'assureur de prouver le défaut de validité du permis⁶⁴. Dans un arrêt du 7 mars 2019 (**Cass. 2^e civ., 7 mars 2019, n° 18-10729, inédit**), l'assureur se prévalait ainsi d'une suspension administrative du permis de conduire pour

⁵⁶ C. assur., art. R. 211-5.

⁵⁷ Cass. 2^e civ., 13 sept. 2018, n° 17-25671, *bjda.fr* 2018, n° 59, note A. Cayol.

⁵⁸ J. Landel, L'incendie provoqué par un câble électrique alimentant le groupe frigorifique d'un camion stationné dans un immeuble est couvert par l'assurance automobile, *RGDA* sept. 2019, p. 16.

⁵⁹ Notamment, en cas de vol d'un véhicule, les dommages subis par les auteurs, coauteurs ou complices du vol (C. assur., art. L. 211-1) ; mais aussi, selon l'article R. 211-8, les dommages subis par le conducteur du véhicule (Civ. 2, 3 nov. 2011, n° 10-27.041) ; les dommages touchant les immeubles, choses ou animaux loués ou confiés au conducteur ; les dommages causés par des objets nucléaires ; et les dommages causés aux marchandises et objets transportés (à l'exception des vêtements des victimes en cas de dommage corporel).

⁶⁰ Cass. 1^{re} civ., 1 févr. 1983, n° 81-16692 et n° 82-10686.

⁶¹ A. Cayol, Le principe du consensualisme et ses limites, in A. Cayol et R. Bigot (dir.), *Le droit des assurances en tableaux*, préface D. Noguéro, Ellipses, 2020.

⁶² C. assur., art. R. 211-13.

⁶³ Sauf en cas de vol, de violence ou d'utilisation du véhicule à l'insu de l'assuré – C. assur., art. R. 211-10, 1^o.

⁶⁴ Cass. 1^{re} civ., 6 oct. 1981, n° 80-10231.

demander à l'assuré le remboursement des sommes versées aux parties civiles. La cour d'appel le déboute de sa demande en raison de la relaxe prononcée concernant l'infraction pour excès de vitesse, laquelle a rendu non avenue la suspension administrative du permis de conduire. Sa décision est cassée par la deuxième chambre civile aux motifs que « *la décision de relaxe qui peut intervenir sur la prévention d'infraction aux règles de la circulation routière n'a pas pour effet de rendre illégale la décision administrative de suspension prise conformément à la loi et aux règlements d'application mais seulement, de la priver d'effet pour l'avenir et qu'il n'était pas contesté que M. H. O. était sous le coup d'une suspension administrative de son permis de conduire le 23 février 2012, jour de l'accident de la circulation, circonstance visée par la clause d'exclusion de garantie* ». Comme le souligne James Landel, une telle solution « *mériterait d'être nuancée ou précisée, eu égard à la position du Conseil d'État* »⁶⁵. Ce dernier retient en effet que « *Dans le cas où l'intéressé a été relaxé, non au bénéfice du doute, mais au motif qu'il n'a pas commis l'infraction, l'autorité de la chose jugée par la juridiction répressive impose au juge administratif d'en tirer les conséquences quant à l'absence de valeur probante des éléments retenus par le préfet ; (...) en dehors de cette hypothèse, la circonstance que la mesure de suspension doit être regardée comme non avenue, par application du deuxième alinéa de l'article L. 224-9, eu égard à la décision rendue par le juge pénal, est par elle-même sans incidence sur la légalité de cette mesure* »⁶⁶.

Afin de favoriser l'indemnisation des victimes, l'article R. 211-13 du Code des assurances prévoit l'impossibilité pour l'assureur du responsable de leur opposer un certain nombre d'exceptions. Tel est le cas des déchéances⁶⁷, de la réduction de l'indemnisation prévue par l'article L. 113-9 du Code des assurances en cas de fausse déclaration du risque par l'assuré sans intention frauduleuse⁶⁸, des exclusions de garanties « facultatives » prévues par les articles R. 211-10 et R. 211-11⁶⁹ du Code des assurances, et des franchises⁷⁰. Dans toutes ces hypothèses, l'assureur est tenu d'indemniser intégralement la victime. Il procède alors au paiement de l'indemnité pour le compte du responsable⁷¹ et peut exercer contre ce dernier une action en remboursement pour toutes les sommes payées à sa place⁷². La nullité, prévue par l'article L. 113-8 en cas de fausse déclaration intentionnelle du risque, était en revanche traditionnellement considérée par la Cour de cassation comme opposable aux victimes⁷³, conformément au droit commun des contrats. Toutefois, sous la pression de la CJUE⁷⁴, la haute juridiction a réalisé un revirement sur ce point en 2019 (**Cass. 2^e civ., 29 août 2019, n° 18-14768, PB**⁷⁵). Ceci renforce les obligations des assureurs en réalisant un « *déplacement de la ligne de démarcation entre la solidarité et la mutualité* »⁷⁶. Jusqu'alors, les victimes, auxquelles la nullité du contrat était opposable, étaient indemnisées par le FGAO. Ce dernier ne peut plus,

⁶⁵ J. Landel, Exclusion de garantie en cas de suspension du permis de conduire par le préfet : cette mesure n'est pas remise en cause en cas de relaxe de l'infraction qui lui sert de support, *RGDA* avril 2019, p. 21.

⁶⁶ CE, 2 févr. 2011, n° 327760.

⁶⁷ Depuis Cass. civ. 15 juin 1931, *RGAT* 1931, p. 801. A l'exception de la suspension régulière de la garantie pour non-paiement de prime (C. assur., art. R. 211-13, 2°).

⁶⁸ C. assur., art. R. 211-13, 3°.

⁶⁹ Depuis le décret n° 86-21 du 7 janvier 1986 : C. assur., art. R. 211-13, 4°.

⁷⁰ Depuis le décret n° 93-581 du 26 mars 1993 : C. assur., art. R. 211-13, 1°.

⁷¹ C. assur., art. R. 211-13, al. 2.

⁷² C. assur., art. R. 211-13, al. 3.

⁷³ Civ. 1, 23 juin 1971, n° 70-10.512.

⁷⁴ CJUE 20 juil. 2017, n° C-287/16.

⁷⁵ *bjda.fr* 2019, n°65, note. A. Cayol. Pour de plus amples développements sur cet arrêt, voir également la chronique relative à la fausse déclaration de risques réalisée dans ce numéro du BJD : *bjda.fr* 2020, n° 69, A. Cayol.

⁷⁶ F. Leduc, L'exception de nullité inopposable : une étrangeté qui gagne du terrain dans le contrat d'assurance, *RDC* 2018/1, p. 73.

désormais, être appelé à prendre en charge tout ou partie de l'indemnité d'assurance (**Cass. 2^e civ., 16 janv. 2020, n° 18-23381, PB**⁷⁷). La loi Pacte du 22 mai 2019 a consacré une telle solution. Le nouvel article L. 211-7-1⁷⁸ vise même, de manière générale, toutes les hypothèses de nullité du contrat d'assurance. La solution n'est donc pas limitée à la fausse déclaration intentionnelle.

Une procédure d'indemnisation s'impose aux assureurs (et au FGAO à défaut) pour la mise en œuvre de l'assurance automobile obligatoire⁷⁹. Afin de favoriser un règlement amiable des litiges, la loi Badinter a mis en place une procédure d'offre « active » pour l'indemnisation des dommages corporels⁸⁰. Une offre d'indemnité doit être spontanément adressée par l'assureur à la victime, dans le délai maximum de huit mois à compter de l'accident. Cette offre peut avoir un caractère provisionnel lorsque l'assureur n'a pas, dans les trois mois de l'accident, été informé de la consolidation de l'état de la victime. L'offre définitive d'indemnisation doit alors être faite dans un délai de cinq mois suivant la date à laquelle l'assureur a été informé de cette consolidation⁸¹. Un arrêt du 23 mai 2019 (**Cass. 2^e civ., 23 mai 2019, n° 18-15795, PB**) précise que ces délais s'appliquent tant au dommage corporel initial qu'au dommage aggravé. Tandis que le BCF et l'assureur soutenaient dans leur pourvoi que « seul le dommage corporel initial doit faire l'objet d'une offre d'indemnisation dans les conditions prévues par l'article L. 211-9 du code des assurances, à l'exclusion du dommage aggravé », la Cour de cassation affirme que « *faute de prévoir une distinction, les dispositions de l'article L. 211-9 du code des assurances sont applicables au dommage aggravé, ce dont il résulte que l'assureur est tenu de présenter à la victime une offre d'indemnisation dans le délai de cinq mois à compter de la date à laquelle il est informé de la consolidation de l'état aggravé de la victime* ».

Aux termes de l'article L. 211-13, « *Lorsque l'offre n'a pas été faite dans les délais impartis (...), le montant de l'indemnité offerte par l'assureur ou allouée par le juge à la victime produit intérêt de plein droit au double du taux de l'intérêt légal à compter de l'expiration du délai et jusqu'au jour de l'offre ou du jugement devenu définitif* ». La pénalité court donc soit jusqu'à la date de l'offre tardive (lorsqu'elle existe), soit jusqu'à celle du jugement devenu définitif (en l'absence de toute offre ou en cas d'offre manifestement insuffisante, laquelle est assimilée par la jurisprudence à une absence d'offre⁸²). Un arrêt du 3 mars 2020 (**Cass. crim. 3 mars 2020, n° 19-82030, inédit**⁸³) précise que lorsqu'une offre tardive a été émise par l'assureur, elle constitue logiquement l'assiette de calcul de la pénalité. La cour d'appel n'avait donc pas pu valablement retenir comme assiette de calcul de la pénalité la somme octroyée par le tribunal correctionnel à la victime, dès lors que l'offre émise tardivement par l'assureur n'avait pas été considérée comme insuffisante. En outre, la Cour de cassation rappelle⁸⁴, dans un arrêt du 24 septembre 2019 (**Cass. 2^e civ., 24 sept. 2019, n° 18-82605, inédit**), que « *la pénalité a pour assiette la totalité de l'indemnité allouée à la victime à titre de dommages-intérêts* ». Est ainsi censurée la décision de la cour d'appel qui avait, en l'espèce, limité la base de calcul au solde

⁷⁷ D. actu. 29 janv. 2020, obs. R. Bigot. Pour de plus amples développements sur cet arrêt, voir également la chronique relative à la fausse déclaration de risques réalisée dans ce numéro du BJDA : *bjda.fr* 2020, n° 69, A. Cayol.

⁷⁸ Prenant effet le 24 mai 2019.

⁷⁹ A. Cayol, L'assurance automobile, in A. Cayol et R. Bigot (dir.), *Le droit des assurances en tableaux*, préface D. Noguéro, Ellipses, 2020.

⁸⁰ C. assur., art. L. 211-9, al. 2.

⁸¹ C. assur., art. L. 211-9, al. 3.

⁸² Civ. 2, 15 mars 2001, n° 99-15.700.

⁸³ Arrêt commenté dans ce numéro : *bjda.fr* 2020, n° 69, note A. Cayol.

⁸⁴ La solution est classique : Cass. crim., 27 sept. 2016, n° 15-83309 ; Cass. 2^e civ., 8 mars 2018, n° 17-10151, *bjda.fr* 2018, n° 56, note A. Cayol.

restant dû après déduction des provisions déjà versées et imputation de la créance des organismes sociaux.

Si la victime accepte l'offre de l'assureur, la transaction conclue exclut ensuite toute action en justice. C'est ce que confirme un arrêt du 16 janvier 2020 (**Cass. 2^e civ., 16 janv. 2020, n° 18-17677, inédit**). En l'espèce, après avoir conclu une transaction avec l'assureur, la victime l'avait assigné afin d'obtenir l'indemnisation des préjudices relatifs aux frais de matériels médicaux et équipements spécialisés et à l'acquisition d'un logement adapté. La Cour de cassation considère que les juges du fond ont valablement pu rejeter sa demande, aux motifs que « *le texte même de la transaction démontrait qu'elle avait pour objet de couvrir l'ensemble des postes de préjudice résultant de l'accident, qu'il était mentionné que l'indemnisation portait sur tous les postes de préjudice patrimoniaux, qu'il se déduisait de la formule selon laquelle le bénéficiaire reconnaît être dédommagé de tout préjudice et renonce à tous droits et actions ayant les mêmes causes et objets à l'exception d'une aggravation que les parties avaient entendu envisager l'indemnisation du préjudice subi par (la victime) dans toutes ses composantes et que (celle-ci) soutenait vainement que les postes de préjudice dont elle réclamait désormais l'indemnisation n'avaient pas été débattus lors de la transaction, alors que le rapport de l'ergothérapeute sur lequel elle fondait ses prétentions était expressément mentionné dans le procès-verbal de transaction et que ce rapport évoquait déjà les frais de matériels médicaux spécialisés, les difficultés d'accès liés à la configuration de son logement, les aménagements de ses lieux de vie ou de son véhicule* ». La Cour de cassation a même déjà précisé par le passé, de manière particulièrement sévère pour les victimes, que la renonciation contenue dans une transaction interdit de réclamer en justice des postes de préjudice non compris dans celle-ci⁸⁵.

B/ Les assurances facultatives

Il est fréquent d'assurer les dommages matériels subis par son propre véhicule en l'absence de tiers responsable. Cette assurance dite « tous risques » ne requiert pas la présence d'un tiers identifié et permet donc une indemnisation de l'assuré qui aurait un accident seul (par ex. en glissant sur une plaque de verglas). Une telle assurance de chose est soumise au principe indemnitaire⁸⁶. La question soulevée par un arrêt du 7 février 2019 (**Cass. 2^e civ., 7 févr. 2019, n° 17-31256, inédit**) était celle de la preuve de cette valeur. L'article R. 112-1 du Code des assurances précise que les polices doivent indiquer « la procédure et les principes relatifs à l'estimation des dommages en vue de la détermination du montant de l'indemnité ». En l'espèce, le contrat faisait référence à la valeur de remplacement. La cour d'appel considère qu'« *il était légitime, qu'afin de vérifier que le montant de l'indemnité sollicitée n'était pas supérieur au prix d'achat réel du véhicule, l'assureur réclame à l'assurée des pièces justifiant celui dont elle faisait état, et qu'à défaut d'avoir produit de telles pièces, la société ne prouve pas que les conditions de la garantie demandée sont réunies* ». Sa décision est cassée par la deuxième chambre civile, aux motifs « *qu'en se déterminant ainsi, la cour d'appel, qui n'a pas précisé quelles étaient les stipulations contractuelles qui subordonnaient l'indemnisation de l'assuré à la production de pièces justifiant du prix d'achat réel du véhicule, et qui s'est prononcée par un motif inopérant en retenant le défaut de justification de ce prix alors qu'elle relevait qu'était demandé le versement de la valeur de remplacement, n'a pas donné de base légale à sa décision* ». En effet, comme le souligne Agnès Pimbert, « *lorsqu'il s'agit de rechercher une éventuelle atteinte au principe indemnitaire, il convient de circonscrire*

⁸⁵ Cass. crim., 13 juin 2017, n° 16-83545.

⁸⁶ C. assur., art. L. 121-1 : « *L'indemnité due par l'assureur à l'assuré ne peut pas dépasser le montant de la valeur de la chose assurée au moment du sinistre* ».

l'examen de la valeur du bien au seul jour du sinistre »⁸⁷, le principe indemnitaire n'interdisant pas « de réaliser une bonne affaire »⁸⁸.

Il est également loisible aux parties de prévoir une assurance concernant le dommage corporel subi par le conducteur. Celui-ci n'est, en effet, pas couvert par l'assurance automobile obligatoire, laquelle n'a pour but que d'indemniser les tiers⁸⁹. L'indemnisation a alors lieu conformément aux stipulations contractuelles. Un arrêt du 7 mars 2019 (**Cass. 2^e civ., 7 mars 2019, n° 18-13347, PB⁹⁰**) revient ainsi sur la distinction entre les clauses de condition de garantie et d'exclusion de garantie⁹¹. Une condition de garantie est un « *préalable à l'existence de la garantie, dont la preuve incomb(e) à l'assuré* »⁹². Au contraire, il appartient à l'assureur de rapporter la preuve d'une exclusion de garantie⁹³, laquelle est définie par la jurisprudence comme celle qui « *prive l'assuré du bénéfice de la garantie des risques (...) en considération de circonstances particulières de réalisation du risque* »⁹⁴. En l'espèce, le contrat précisait que la garantie ne couvrait que le conducteur blessé ou tué dans le cadre d'un accident, défini comme une atteinte corporelle non intentionnelle de la part de la victime provenant de l'action soudaine d'une cause extérieure et exclusivement liée à l'usage, comme moyen de transport, du véhicule assuré. La Cour de cassation, considérant qu'il s'agissait là d' « *une condition de la garantie qu'il appartenait aux ayants droit de l'assuré d'établir* », rejette le pourvoi formé par ces derniers contre la décision de la cour d'appel qui avait estimé qu'une indemnisation par l'assureur n'était pas due en l'absence de preuve du caractère accidentel du décès de l'assuré. La qualification de condition de garantie ne faisait en effet aucun doute en l'espèce : « *Si l'évènement conditionnel est étranger à un sinistre déterminé, s'il affecte en permanence le risque couvert, il s'agit bien d'une condition de garantie* »⁹⁵.

⁸⁷ A. Pimbert, L'assureur, la Lamborghini et le principe indemnitaire, *RGDA* avril 2019, p. 11.

⁸⁸ J. Kullmann, note sous Cass. 1^{re} civ., 6 janv. 1993, *RGAT* 1993, p. 362.

⁸⁹ C. assur., art. R. 211-8.

⁹⁰ *bjda.fr* 2019, n° 62, note S. Abravanel-Jolly.

⁹¹ A. Cayol, Le principe de la détermination conventionnelle des garanties, in A. Cayol et R. Bigot (dir.), *Le droit des assurances en tableaux*, préface D. Noguéro, Ellipses, 2020.

⁹² Cass. 1^{re} civ., 29 oct. 2002, n° 99-10650 ; C. civ., art. 1353, al. 1.

⁹³ C. civ., art. 1353, al. 2 ; Cass. 2^e civ., 21 fév. 2013, n° 12-17528.

⁹⁴ Civ. 1^{re} civ., 26 nov. 1996, n° 94-16058.

⁹⁵ L. Mayaux, *Traité de droit des assurances*, t. 3, LGDJ, 2002, n° 1182.