

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

CITEZ-NOUS DE LA FAÇON SUIVANTE :

Cass. 2^e civ., 7 juill. 2022, n° 21-10945, FS-B.R, *bjda.fr* 2022, n° 82, note P. Grosser

La chute de la victime sur le toit d'un véhicule terrestre à moteur stationné dans un garage privé n'est pas un accident de la circulation

Cass. 2^e civ., 7 juill. 2022, n° 21-10945, FS-B.R

Assurance automobile – L. 5 juill. 1985, art. 1 - Véhicule en stationnement - Garage privé - Chute sur le toit - Élément lié à la fonction de déplacement du véhicule (non) - Accident de la circulation (non).

Au sens de l'article 1^{er} de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, ne constitue pas un accident de la circulation, celui résultant de la chute d'une victime sur un véhicule en stationnement dans un garage privé, lorsqu'aucun des éléments liés à sa fonction de déplacement n'est à l'origine de l'accident.

Si les articles 28 à 34 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 relatifs aux recours des tiers payeurs s'appliquent aux relations entre ces derniers et la personne tenue à réparation d'un dommage résultant d'une atteinte à la personne « *quelle que soit la nature de l'événement ayant occasionné ce dommage* » (art. 28), il n'en va pas de même des articles 1 à 6 qui ne concernent que la réparation des dommages corporels et matériels subis par les victimes « d'un accident de la circulation » (art. 1er). A défaut d'un rattachement à la circulation routière, l'indemnisation de la victime de l'accident ne relèvera donc pas des articles 1 à 6 de la loi Badinter. C'est ce que rappelle une décision récente de la deuxième chambre civile de la Cour de cassation qui, dans une formule inédite, semble poser quelques restrictions à sa jurisprudence traditionnelle consacrant une conception très large de la notion d'accident de la circulation.

En l'espèce, une personne qui effectuait des travaux sur le toit de son garage a trébuché et est tombée au travers de la lucarne du garage de son voisin, heurtant dans sa chute le véhicule de ce dernier qui y était stationné. La victime a alors assigné l'assureur du véhicule de son voisin en indemnisation de ses préjudices. Dans une décision du 9 novembre 2020, la cour d'appel de Paris a jugé que le demandeur avait été victime d'un accident de la circulation au sens de la l'article 1er de la loi du 5 juillet 1985. Après avoir relevé que la victime avait heurté dans sa chute le véhicule du voisin stationné dans le garage de ce dernier, la cour d'appel a en effet considéré que le stationnement d'un véhicule terrestre à moteur constituait en tant que tel un fait de circulation. Sa décision est cependant censurée par la deuxième chambre civile pour violation de l'article 1er de la loi du 5 juillet 1985 dont les termes sont rappelés dans le visa de la décision. Dans une formule inédite, la deuxième Chambre civile énonce : « *au sens de ce*

texte, ne constitue pas un accident de la circulation, celui résultant de la chute d'une victime sur un véhicule en stationnement dans un garage privé, lorsqu'aucun des éléments liés à sa fonction de déplacement n'est à l'origine de l'accident ». De fait, en statuant comme elle l'a fait, « *alors que cet accident ne constituait pas un accident de la circulation au sens de ces dispositions, la cour d'appel a violé* » l'article 1^{er} de la loi Badinter.

On peut en déduire que, pour la Cour de cassation, il s'agissait en l'espèce d'un accident domestique. Reste cependant à déterminer les raisons qui ont conduit la deuxième chambre civile à exclure la qualification d'accident de la circulation et à préciser les conséquences de cette exclusion sur l'indemnisation de la victime.

I) Les raisons de l'exclusion de la qualification d'accident de la circulation

Si la nature accidentelle de l'origine du dommage ne faisait en l'espèce aucun doute, le rattachement de l'accident à la circulation routière était en revanche au cœur des débats. Sur un plan strictement factuel, le refus d'un tel rattachement peut sembler logique¹. Sur un plan juridique, cependant, la Cour de cassation semble s'éloigner quelque peu de son approche traditionnellement extensive de la notion de circulation en recourant à une combinaison inédite de critères d'exclusion de la qualification d'accident de la circulation.

A) Une approche traditionnellement extensive de la notion de circulation

Selon l'article L. 211-1, alinéa 1^{er}, du Code des assurances, relatif au domaine de l'assurance RC automobile, une telle assurance est obligatoire pour « *faire circuler* » un véhicule terrestre à moteur (VTM), ce qui renvoie à la notion de « *mise en circulation* ». Or, « *un véhicule terrestre à moteur a par nature la qualité de véhicule circulant, qualité qui lui est attachée et qui reste indifférente aux circonstances de lieu, de temps, et de mouvement*² ». La Cour de cassation s'est inspirée de cette conception large de la notion de circulation pour l'application de l'article 1^{er} de la loi Badinter en refusant notamment d'établir un lien entre circulation et mouvement ou déplacement du véhicule. Un véhicule à l'arrêt ou en stationnement est donc par principe « *en circulation*³ », quel que soit également le lieu de l'accident. La Cour de cassation a cependant posé deux limites à cette conception large de la notion de circulation.

La première tient à l'exigence d'un « *fait* » de circulation qui conduit à exclure deux catégories d'accidents du champ d'application de la loi Badinter. D'abord les accidents survenus entre concurrents d'une compétition dans laquelle sont engagés des VTM⁴, qui sont donc considérés comme des accidents sportifs et non des accidents de la circulation. Ensuite, les accidents impliquant ce que la doctrine a appelé les « *véhicules-outils* », c'est-à-dire des véhicules qui ont principalement une fonction de travail et non de déplacement. L'absence d'un fait de circulation, et donc l'exclusion de la qualification d'accident de la circulation, suppose cependant la réunion de deux conditions. Lors de l'accident, tout d'abord, le véhicule devait être immobile, ou plus précisément immobilisé, ce qui implique que la fonction d'outil de

¹ V. G. Viney, P. Jourdain, S. Carval, *Traité de droit civil : Les régimes spéciaux et l'assurance de responsabilité*, LGDJ, 4^e éd., 2017, n° 100, p. 112.

² H. Groutel, obs. *Resp. civ. et assur.* 2005, comm. 391.

³ Sur le cas de l'incendie de véhicules, v. *infra*.

⁴ V. Cass. 2^e civ., 28 fév. 1996, n° 93-17457, *Bull. civ. II*, n° 37. - 19 juin 2003, n° 00-22330, *Bull. civ. II*, n° 197. - Comp. Cass. 2^e civ., 4 janv. 2006, 04-14841, *Bull. civ. II*, n° 1.

travail du véhicule soit incompatible avec la fonction de déplacement. L'accident doit ensuite trouver son origine dans « *un élément d'équipement utilitaire (du véhicule) étranger à sa fonction de déplacement*⁵ ». La loi Badinter est ici inapplicable car l'accident est alors « exclusivement en lien avec la fonction d'outil (du véhicule) et aucunement avec sa fonction de circulation⁶ ». Il faut enfin noter qu'au lendemain de l'entrée en vigueur de la loi Badinter, la Cour de cassation avait également écarté la qualification d'accident de la circulation pour les incendies de véhicule en stationnement, y compris sur la voie publique, qui relevaient donc de l'article 1242, alinéa 2, du code civil⁷. Depuis 1995, cependant, la Cour de cassation considère désormais que l'incendie provoqué par un VTM, « *ce dernier fût-il en stationnement* », est régi par les dispositions de la loi du 5 juillet 1985 et non par celle de l'article 1242, al. 2 du code civil⁸, dès lors qu'il s'agit bien d'un accident et non d'un acte volontaire exclusif d'une telle qualification⁹. De fait, l'incendie est devenu une circonstance indifférente, c'est-à-dire qu'il n'intervient plus dans la qualification d'accident de la circulation, que ce soit pour l'exclure ou pour la caractériser.

La seconde limite à la conception large de la notion de circulation tient à l'exigence d'un lieu de circulation. Passant outre les interrogations de certains commentateurs de la loi Badinter, la Cour de cassation a considéré que celle-ci s'appliquait non seulement aux accidents survenus sur la voie publique, mais également à ceux survenus sur une voie ou dans un lieu privé, y compris pour les véhicules en stationnement¹⁰. Cependant, s'agissant de ces derniers, la Cour de cassation, dans une décision du 26 juin 2003, a écarté l'application de la loi du 5 juillet 1985 à propos d'un cyclomoteur ayant pris feu alors qu'il était stationné dans le hall d'entrée d'un immeuble, au motif que l'accident était survenu dans un lieu d'habitation impropre au stationnement des véhicules¹¹. Cette exigence d'un lieu destiné à la circulation, confirmée récemment¹², ne s'applique cependant qu'aux véhicules en stationnement¹³.

En l'espèce, l'accident ne se rattachait pas précisément à l'une de ces limites, qu'il s'agisse de celle tenant à l'exigence d'un fait de circulation ou à celle tenant à l'exigence d'un lieu de circulation. La Cour de cassation va pourtant écarter la qualification d'accident de la circulation en combinant deux critères qui s'inspirent de ceux utilisés dans le cadre de ces deux limites.

B) Une combinaison inédite de critères d'exclusion de la qualification d'accident de la circulation

Selon la Cour de cassation, ne constitue donc pas un accident de la circulation, « *celui résultant de la chute d'une victime sur un véhicule en stationnement dans un garage privé, lorsqu'aucun des éléments liés à sa fonction de déplacement n'est à l'origine de l'accident* ». La formule semble résulter d'un double emprunt inédit à la jurisprudence précédemment évoquée et relative aux limites à la conception large de la notion de circulation. Il ne s'agit cependant que d'un

⁵ Cass. 2^e civ., 8 mars 2001, n° 98-17678, *Bull. civ. II*, n° 42 ; 10 oct. 2006, n° 05-14338, *Bull. civ. II*, n° 275.

⁶ Cass. 2^e civ., 9 déc. 2021, n° 20-14254, F-B.

⁷ V. Cass. 2^e civ., 26 mai 1992, n° 90-21545, *Bull. civ. II*, n° 150.

⁸ Cass. 2^e civ., 22 nov. 1995, n° 94-10046, *Bull. civ. II*, n° 285. - Et depuis, v. notamment, Cass. 2^e civ., 8 janv. 2009, n° 08-10.074, *Bull. civ. II*, n° 1. - 13 sept. 2012, 11-13139, *Bull. civ. II*, n° 140, à propos d'un véhicule-outil.

⁹ V. Cass. 2^e civ., 24 sept. 2020, n° 19-19362, F-D ; 29 juin 2017, 16-19098, F-D.

¹⁰ V. par ex., Cass. 2^e civ., 22 mai 2014, n° 13-10561, *Bull. civ. II*, n° 116, pour l'incendie lié à la fonction de déplacement d'une tondeuse auto-portée stationnant dans le garage d'un pavillon d'habitation.

¹¹ Cass. 2^e civ., 26 juin 2003, n° 00-22250, *Bull. civ. II*, n° 206. - Comp. Cass. 2^e civ., 25 oct. 2007, n° 05-21807, *Bull. civ. II*, n° 236, un atelier de réparation automobile n'est pas un lieu impropre au stationnement d'un véhicule.

¹² Cass. 2^e civ., 26 nov. 2020, n° 18-26846, F-D.

¹³ V. notamment, Cass. crim., 15 janv. 2008, n° 07-80800, *Bull. crim.*, n° 6.

double emprunt partiel et approximatif conduisant à une solution bancale qui pourrait ouvrir à la voie à une casuistique peu propice à la sécurité juridique.

La formule de la Cour de cassation emprunte d'abord à la jurisprudence sur l'exigence d'un lieu de circulation qui concerne les véhicules en stationnement. Cependant, dans les arrêts précités¹⁴, la qualification d'accident de la circulation a été écartée parce que les véhicules concernés étaient stationnés dans des lieux « impropres au stationnement des véhicules » et qui n'étaient donc pas destinés à la circulation. Or, en l'espèce, le véhicule du voisin était stationné dans son garage, c'est-à-dire dans un lieu, certes privé, mais qui n'est pas impropre à la circulation des véhicules, stationnement compris¹⁵, à la différence par exemple du hall d'entrée d'un immeuble d'habitation¹⁶. Faut-il en déduire la volonté de la Cour de cassation, à rebours de sa jurisprudence traditionnelle, de distinguer selon le caractère public ou privé du lieu de stationnement du véhicule et de n'admettre la qualification d'accident de la circulation que dans le premier cas ? Une réponse positive serait exagérée dès lors que ce n'est pas le caractère privé du lieu de stationnement qui a justifié à lui-seul l'exclusion de la qualification d'accident de la circulation. Il nous semble en revanche possible de déceler dans cet arrêt une volonté de n'admettre désormais une telle qualification que de manière restrictive pour les véhicules stationnés dans des lieux privés.

Pour justifier une telle restriction, la Cour de cassation a également emprunté à sa jurisprudence sur les véhicules-outils. La référence aux éléments liés à la fonction de déplacement du véhicule fait en effet écho à celle relative aux éléments d'équipement utilitaire étrangers à la fonction de déplacement que l'on retrouve dans cette jurisprudence. Dans les deux cas, l'exclusion de la qualification d'accident de la circulation se justifie bien, au moins en partie, par le fait que l'accident ne trouve pas son origine dans un élément lié à la fonction de déplacement du véhicule. Elle nous semble cependant beaucoup moins justifiée en l'espèce, dès lors qu'il ne s'agissait pas d'un « *véhicule-outil* ». Ce dernier dispose en effet normalement d'éléments d'équipement destinés exclusivement à sa fonction de travail et qui peuvent donc effectivement être considérés comme étrangers à la fonction de déplacement. Mais pour un véhicule « classique », dont la fonction première est le déplacement et le transport, la distinction entre les éléments liés à cette fonction et ceux qui ne le sont pas apparaît nettement plus délicate. Le capot moteur devrait-il être ainsi considéré comme un élément lié à la fonction de déplacement du véhicule, à la différence notamment du toit ou du capot arrière ? Une telle distinction, appliquée à tous les véhicules (au moins lorsqu'ils sont stationnés dans un lieu privé) et non plus seulement aux véhicules-outils, pourrait être la source d'un nouveau contentieux largement inutile. Imaginons par exemple si, en l'espèce, le véhicule avait été en stationnement capot ouvert et que la victime était tombée dans le moteur : dès lors que les deux critères d'exclusion de la qualification d'accident de la circulation semblent bien cumulatifs (le véhicule doit être stationné dans un garage privé *et* aucun des éléments liés à sa fonction de déplacement ne doit avoir été à l'origine de l'accident), la solution aurait sans doute été différente puisque l'accident aurait alors trouvé son origine dans un élément lié à la fonction de déplacement du véhicule. Nous avouons cependant avoir du mal à comprendre pourquoi, dans des affaires de ce type, l'endroit de la chute (toit ou moteur), ou plus largement du choc (même si la Cour de cassation évoque une « *chute* », il nous semble que la solution qu'elle consacre vaut pour tout contact entre la victime et le véhicule, quelle qu'en soit l'origine, dès lors qu'elle est accidentelle), devrait déterminer la qualification de l'accident (accident domestique dans le premier cas, accident de la circulation dans l'autre).

¹⁴ Cass. 2^e civ., 26 juin 2003 et 26 nov. 2020, *préc.*

¹⁵ V. Cass. 2^e civ., 22 mai 2014, n^o 13-10561, *préc.*

¹⁶ Cass. 2^e civ., 26 juin 2003, n^o 00-22250, *préc.*

Si l'on peut comprendre la volonté de la Cour de cassation de réserver l'application de la loi Badinter aux accidents qui ont réellement un lien, même ténu, avec les risques de la circulation routière, et donc de distinguer l'accident de la circulation d'autres accidents comme l'accident sportif¹⁷ ou l'accident domestique, la solution retenue présente l'inconvénient de complexifier encore davantage la jurisprudence relative à la qualification d'accident de la circulation. Pour les véhicules en stationnement, il faudrait en effet distinguer désormais au moins trois cas de figure : le véhicule stationné dans un parking public (il y a accident de la circulation, quel que soit l'élément du véhicule à l'origine de l'accident, c'est-à-dire qui a été heurté par la victime) ; le véhicule stationné dans un garage privé (il n'y a accident de la circulation que si ce dernier a pour origine un élément du véhicule lié à sa fonction de déplacement) ; le véhicule stationné dans un lieu impropre au stationnement, et donc à la circulation (il n'y a pas accident de la circulation, même si ce dernier a pour origine un élément du véhicule lié à sa fonction de déplacement). Il nous semble en effet que l'arrêt commenté ne remet pas en cause la jurisprudence relative à ce dernier cas puisque la formule de la Cour cassation évoque un « *garage privé* », c'est-à-dire un lieu qui n'est pas impropre au stationnement des véhicules. Afin d'éviter la multiplication de ces cas particuliers, il serait peut-être préférable de considérer que tout véhicule qui a été heurté par la victime est nécessairement à l'origine d'un accident de la circulation¹⁸, dès lors qu'il s'agit bien d'un accident. Certes, cela conduirait parfois à appliquer la loi Badinter à des accidents qui n'ont effectivement pas grand chose à voir, pour ne pas dire rien à voir, avec les risques de la circulation routière. Mais, s'agissant d'une loi protectrice des victimes, autant limiter au maximum les restrictions à son champ d'application et donc reconnaître la qualification d'accident de la circulation dès lors qu'un VTM a été heurté par la victime. De plus, cela pourrait constituer une première étape vers l'harmonisation des domaines d'application de la loi Badinter et de l'assurance automobile obligatoire.

II) Les conséquences de l'exclusion de la qualification d'accident de la circulation

Les dommages n'ayant pas en l'espèce pour origine un accident de la circulation mais un accident domestique, les dispositions de la loi Badinter relatives au droit à indemnisation des victimes sont inapplicables. Il en résulte que la victime ne devrait pas pouvoir solliciter l'assureur du véhicule de son voisin. Cependant, le domaine de l'assurance automobile obligatoire ne coïncide pas exactement avec celui de la loi Badinter¹⁹. Certes, en se référant à la notion de circulation (« *pour faire circuler lesdits véhicules* »), l'article L. 211-1 du Code des assurances, qui définit le domaine de l'obligation d'assurance, semble faire concorder ce dernier avec celui de la loi du 5 juillet 1985. Mais il faut également tenir compte d'une autre disposition du code des assurances qui, l'assurance étant supposée souscrite, règle la question de l'étendue de la garantie de l'assureur. Il s'agit de l'article R. 211-5 dont la rédaction actuelle date du décret n° 86-21 du 7 janvier 1986. Ce dernier a supprimé les mots « *à l'occasion de la circulation* » qui figuraient à la fin du premier alinéa du texte. Cet article dispose désormais : *L'obligation d'assurance s'applique à la réparation des dommages corporels ou matériels résultant :*

1° Des accidents, incendies ou explosions causés par le véhicule, les accessoires et produits servant à son utilisation, les objets et substances qu'il transporte ;

¹⁷ V. la fameuse affaire du kite-surf dans laquelle l'assureur du véhicule avait invoqué sans succès la qualification d'accident sportif : Cass. 2° civ., 6 fév. 2014, n° 13-13265, F-D.

¹⁸ Sur le terrain de l'implication, la Cour de cassation considère qu'un véhicule qui a été heurté est nécessairement impliqué : v. par ex., Cass. 2° civ., 30 avril 2014, n° 13-16291, F-D.

¹⁹ V. H. Groutel, Étendue de la garantie de l'assureur automobile, *Resp. civ. et assur.* 2015, dossier 17. - F. Leduc, La garantie d'indemnisation fournie par l'assurance automobile obligatoire, *Resp. civ. et assur.* 2015, dossier 8.

2° De la chute de ces accessoires, objets, substances ou produits.

De fait, depuis la modification du texte, l'assurance RC automobile couvre notamment la réparation des dommages corporels résultant des accidents causés par le véhicule, même s'il ne s'agit pas d'un accident de la circulation, et donc même si la loi Badinter n'est pas applicable, en l'absence d'un « fait de circulation ». Si, dans un premier temps, la Cour de cassation n'a pas tiré les conséquences de la modification du texte intervenue en 1986²⁰, elle a par la suite modifié son analyse et admet désormais que l'assureur du véhicule puisse devoir sa garantie, en application de l'article R. 211-5, même si la loi Badinter n'est pas applicable, faute d'accident de la circulation²¹.

En l'espèce, cependant, la victime ne devrait pas pouvoir se prévaloir des dispositions de ce texte. L'assurance automobile obligatoire est en effet une assurance de responsabilité. Pour pouvoir solliciter la garantie de l'assureur du véhicule, la victime devra donc engager la responsabilité civile de son voisin, assuré, sur le fondement de l'article 1242, alinéa 1^{er}, du Code civil, c'est-à-dire en sa qualité de gardien du véhicule. Or, le véhicule étant ici une chose inerte, le simple contact entre la victime et le véhicule ne suffit pas à établir que ce dernier a été l'instrument du dommage et ainsi à engager la responsabilité du propriétaire, présumé gardien. Il faudra démontrer l'anormalité de la chose ou de son positionnement, ce qui semble bien difficile en l'espèce, surtout au regard de la jurisprudence récente qui fait parfois preuve d'une grande exigence à l'égard de la victime²². A défaut de responsabilité du gardien du véhicule, l'assureur de ce dernier pourra donc refuser sa garantie

La victime ne pourra pas davantage solliciter un autre assureur RC de son voisin, faute de responsabilité de ce dernier, ou le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages, les conditions d'intervention du Fonds posées par l'article L. 421-1 du Code des assurances n'étant pas réunies²³. Il reste à espérer que la victime avait souscrit une assurance accidents corporels (type GAV), afin de pouvoir être indemnisée au-delà des seules prestations versées par sa caisse de sécurité sociale.

Paul Grosser,

Professeur à l'UPEC, Directeur du Master droit des assurances

L'arrêt :

Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Paris, 9 novembre 2020), alors qu'il effectuait des travaux sur le toit de son garage, M. [E] a trébuché et est tombé au travers de la lucarne du garage de son voisin, M. [H], heurtant dans sa chute le véhicule de ce dernier qui y était stationné.

2. Après la mise en oeuvre d'une mesure d'expertise amiable, M. [E] a assigné la société GMF assurances, assureur du véhicule de M. [H] (l'assureur), en indemnisation de ses préjudices.

Examen du moyen

²⁰ Cass. 2^e civ., 28 mai 2009, n° 08-16942, F-D, *Resp. civ. et assur.* 2009, comm. 226, obs. H. Groutel, à propos d'un accident survenu au cours d'une opération de déchargement d'un camion.

²¹ V., dans la même affaire, Cass. 2^e civ., 21 nov. 2013, n° 12-14714, FS-D, *Resp. civ. et assur.* 2014, comm. 70, obs. H. Groutel. - Et depuis, v. Cass. 2^e civ., 13 sept. 2018, n° 17-25671, F-P.B : *Bull. civ. II*, n° 172 ; *Resp. civ. et assur.* 2018, comm. 314, obs. H. Groutel ; *bjda.fr* 2018, n° 59, obs. A. Cayol. - 4 juillet 2019, n° 18-15194, F-D.

²² V. Cass. 2^e civ., 25 mai 2022, n° 20-17123, F-P.

²³ V. M. Chagny et L. Perdrix, *Droit des assurances*, LGDJ, 4^e éd., 2018, n° 851-852.

Sur le moyen, pris en sa première branche

Vu l'article 1er de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 :

3. Selon ce texte, les dispositions du chapitre 1er de la loi susvisée s'appliquent, même lorsqu'elles sont transportées en vertu d'un contrat, aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques et semi-remorques, à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres.

4. Au sens de ce texte, ne constitue pas un accident de la circulation, celui résultant de la chute d'une victime sur un véhicule en stationnement dans un garage privé, lorsqu'aucun des éléments liés à sa fonction de déplacement n'est à l'origine de l'accident.

5. Pour retenir que M. [E] avait été victime d'un accident de la circulation, au sens de l'article 1er de la loi du 5 juillet 1985, l'arrêt constate qu'étant monté sur son toit pour effectuer des travaux de réparation, il a trébuché et est tombé au travers de la lucarne du toit du garage de son voisin, heurtant dans sa chute le véhicule qui y était stationné et que le stationnement d'un véhicule terrestre à moteur constitue en tant que tel un fait de circulation.

6. En statuant ainsi, alors que cet accident ne constituait pas un accident de la circulation au sens de ces dispositions, la cour d'appel a violé le texte susvisé.

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur l'autre grief du pourvoi, la Cour :

CASSE ET ANNULE, en toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 9 novembre 2020, entre les parties, par la cour d'appel de Paris ;