

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

CITEZ-NOUS DE LA FAÇON SUIVANTE :

A. Cayol, Chronique d'assurance automobile (avr. 2021 / déc. 2022), bjda.fr 2023, n° 85

Chronique d'assurance automobile (avril 2021 / décembre 2022)

Amandine Cayol,

Maître de conférences en droit privé à l'Université de Caen Normandie,
Codirectrice du Master Assurances

Assurance automobile - Loi Badinter – Véhicule terrestre à moteur (fauteuil roulant motorisé : non) – Accident de la circulation (critère fonctionnel / exclusion des dommages causés aux marchandises au cours d'un contrat de transport) – Gardien du véhicule (transfert de la garde / garde divisée) – Faute de la victime conductrice (appréciation unilatérale / lien de causalité avec le dommage).

Assurance automobile obligatoire – Obligation d'assurance – Procédure d'indemnisation (sanction en cas d'offre tardive).

FGAO - Accident survenu au sein de l'Union européenne (compétence exclusive).

Cette chronique s'inscrit dans la continuité de celle réalisée dans le numéro 76 de cette revue, laquelle rendait compte des arrêts rendus d'avril 2020 à mars 2021 en assurance automobile. Il s'agit ici de couvrir la jurisprudence de la Cour de cassation sur le même sujet entre avril 2021 et décembre 2022. Cette dernière concerne tant la mise en œuvre de la loi *Badinter* (I) que l'indemnisation de la victime par le système assurantiel (II).

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

A) Champ d'application

L'actualité jurisprudentielle a été particulièrement riche concernant le champ d'application de la loi *Badinter*. La détermination précise de ce dernier est essentielle, la jurisprudence affirmant de manière constante que le régime mis en place est d'application exclusive¹ : aucun autre fondement ne peut être invoqué par la victime afin d'obtenir réparation d'un dommage causé par un accident de la circulation impliquant au moins un véhicule terrestre à moteur (VTAM). Tant la notion de VTAM que d'accident de la circulation ont ainsi été précisées.

Notion de VTAM. S'inspirant notamment de l'article L. 211-1 du code des assurances, la jurisprudence a progressivement posé plusieurs critères pour retenir la qualification de VTAM :
- que l'engin concerné soit un « véhicule », c'est à dire qu'il soit destiné au transport de personnes et/ou de marchandises² ;

¹ Cass. 2^e civ., 4 mai 1987, n° 85-17051 : « *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 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 à l'exclusion de celles des articles 1382 et suivants du code civil* ».

² Tel n'est, par exemple, pas le cas d'un engin de damage manipulé par le manche par un ouvrier, lequel ne peut être qualifié de « véhicule » : Cass. 2^e civ., 20 mars 1996, n° 94-14.24.

- qu'il soit « terrestre », et circule donc sur le sol ;
- qu'il soit doté d'un « moteur », c'est-à-dire d'une force motrice qui lui soit propre.

Ces trois critères permettent de retenir une conception extensive de la notion de VTAM³. La deuxième chambre civile a toutefois posé une limite dans un arrêt rendu le 6 mai 2021 (**Cass. 2^e civ., 6 mai 2021, n° 20-14551, FS-P+R⁴**) en affirmant que l'occupant d'un fauteuil roulant électrique est une victime non conductrice, ledit fauteuil n'étant pas un véhicule terrestre à moteur au sens de la loi *Badinter*.

L'application des trois critères précités semblait pourtant conduire à la solution inverse. Les juges du fond avaient ainsi relevé que « *muni d'un système de propulsion motorisée, d'une direction, d'un siège et d'un dispositif d'accélération et de freinage, le fauteuil roulant de [la victime] a vocation à circuler de manière autonome et répond à la définition que l'article L. 211-1 du code des assurances donne du véhicule terrestre à moteur et qu'à ce titre, le fauteuil roulant de [la victime] relève bien du champ d'application de la loi du 5 juillet 1985* » (pt 13). Une telle analyse est censurée par la Cour de cassation, laquelle opte pour une interprétation téléologique de la loi *Badinter*, à la lumière des objectifs assignés aux Etats par la Convention internationale des droits des personnes handicapées du 30 mars 2007. Elle souligne que la loi du 5 juillet 1985 « *a entendu réserver une protection particulière à certaines catégories d'usagers de la route, à savoir les piétons, les passagers transportés, les enfants, les personnes âgées, et celles en situation de handicap* » (pt 11). Or le fauteuil roulant, qu'il soit ou non motorisé, n'est pas un moyen de transport au sens strict mais « *un dispositif médical destiné au déplacement d'une personne en situation de handicap* » (pt 12). « *Plus qu'un véhicule, c'est un moyen de se mouvoir quand il n'est pas possible de le faire avec son corps*⁵ ».

Notion d'accident de la circulation. La Cour de cassation a, en revanche, confirmé, l'appréciation extensive de la notion de circulation concernant l'application du régime de responsabilité issu de la loi du 5 juillet 1985.

Rejetant les critères physique - le fait que le véhicule soit en mouvement⁶ - et géographique - le fait que le véhicule soit situé dans un lieu ouvert à la circulation publique⁷ -, la Cour de cassation ne retient qu'un critère fonctionnel⁸ : le fait que le véhicule soit impliqué dans sa fonction de déplacement. La notion de circulation n'est, en pratique, écartée que si deux conditions cumulatives sont réunies : d'une part, que l'origine de l'accident réside exclusivement dans un élément utilitaire du véhicule et, d'autre part, que le véhicule ne soit pas

³ Cette qualification a ainsi été retenue concernant un quad (Cass. 2^e civ., 10 nov. 2009, n° 08-20273), des engins de chantier (par ex. une pelleuse mécanique : Cass. 1^{ère} civ., 15 janv. 1991, n° 89-19135), des engins agricoles (par ex. un tracteur : Cass. 2^e civ., 5 mars 1986, n° 84-17728), ou encore une tondeuse à gazon autoportée (Cass. 2^e civ., 22 mai 2014, n° 13-10561).

⁴ Obs. M. Bacache, *D.* 2021, p. 1211 ; note A. Cayol, *bjda.fr* 2021, n°75 ; note M. Dugué, *GPL* 2021 n° 32, p. 30 ; note M. Ehrenfeld, *GPL* 2021, n° 23, p. 57 ; note P. Oudot, *D.* 2021, n° 26, p. 1413 ; note G. Raoul-Cormeil, *JCP G.* 2021, n° 28, p. 1345 ; obs. S. Hocquet-Berg, *RCA* 2021, n° 7, p. 23 ; note J. Landel, *RGDA* 2021, n° 6, p. 17 ; note M. Dupré, *Lexbase hebdo. Edition privée générale* 2021, n° 865.

⁵ A. Hacene-Kebir, Obs. sur Cass. 2^e civ., 6 mai 2021, *Dalloz actu.* 21 mai 2021.

⁶ Cass. 2^e civ., 22 novembre 1995, n° 93-21221 : « *Le stationnement d'une automobile sur la voie publique est un fait de circulation au sens de l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985* ».

⁷ Le fait que l'accident ait eu lieu dans un champ privé n'est, par exemple, pas dirimant : Cass. 2^e civ., 10 mai 1991, n° 90-11377.

⁸ Depuis Cass. 2^e civ., 8 mars 2001, n° 98-17.678 et n° 99-13.525. Sur ces trois critères, cf. F. Leduc, « Les contours de la notion d'accident de la circulation », *RCA* 1997, chron. 15.

en mouvement au moment de l'accident. En effet, dans le cas contraire, « à la fonction d'outil s'ajoute alors celle de déplacement qui est trop consubstantielle à l'idée de circulation pour laisser l'accident en dehors du champ d'application de la loi ; la considération de la mobilité l'emporte alors sur celle du travail⁹ ». La solution a été confirmée en 2021 concernant une moissonneuse-batteuse (Cass. 2^e civ., 9 déc. 2021, n° 20-14254, F-B¹⁰). Cette dernière était « à l'arrêt total au moment des faits » (pt. 6) et la vis sans fin, qui était seule à l'origine de l'accident, était « totalement indépendante de la fonction de déplacement, comme pouvant être mise en œuvre à l'arrêt de la machine, et ayant pour seul objet de vidanger les grains introduits dans la trémie de stockage après leur récolte » (pt. 7). Sans surprise, la Cour de cassation considère que la cour d'appel « qui a mis en évidence que l'accident était exclusivement en lien avec la fonction d'outil de la moissonneuse-batteuse et aucunement avec sa fonction de circulation, dès lors que la machine ne se trouvait plus en action de fauchage, mais en position de maintenance de la vis sans fin et à l'arrêt, en a exactement déduit qu'il ne constituait pas un accident de la circulation au sens de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985¹¹ » (pt. 10).

De manière plus originale, la deuxième chambre civile a cherché à limiter le champ d'application de la loi *Badinter* en excluant la chute d'une victime sur un véhicule en stationnement dans un garage privé lorsqu'aucun des éléments liés à la fonction de déplacement de ce dernier n'est à l'origine de l'accident (Cass. 2^e civ., 7 juill. 2022, FS-B, n° 21-10945¹²). *A priori* à contrecourant d'une jurisprudence semblant étendre sans cesse le régime spécial de responsabilité du fait des accidents de la circulation, cette décision mérite entière approbation. La notion d'accident de la circulation ne saurait englober les hypothèses où un véhicule terrestre à moteur est présent lors d'un accident sans lien direct avec la circulation. Une doctrine autorisée évoquait ainsi déjà, en 2017, la situation soumise à la Cour de cassation dans cet arrêt comme un cas d'école : « Ne serait-il pas audacieux de rattacher à la circulation routière l'hypothèse, parfois prise comme exemple, d'une victime défenestrée dont le corps viendrait s'écraser sur un véhicule en stationnement ?¹³ ». Les juges du fond avaient pourtant retenu, en l'espèce, que la chute d'une personne au travers de la lucarne du garage de son voisin, et le heurt avec le véhicule de ce dernier qui y était stationné constituait un accident de la circulation, au sens de l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985. Selon eux, « le stationnement d'un véhicule terrestre à moteur constitue en tant que tel un fait de circulation » (pt. 5). Comme nous l'avons rappelé, ni le fait que le véhicule soit à l'arrêt, ni celui qu'il soit stationné dans un lieu privé, n'étaient en effet dirimants. Certes, un arrêt rendu en 2003¹⁴ avait exclu l'application de la loi *Badinter* lorsque « le véhicule terrestre à moteur était en stationnement dans un lieu

⁹ G. Viney, P. Jourdain et S. Carval, *Les régimes spéciaux et l'assurance de responsabilité*, 4^e éd., LGDJ, 2017, n° 97, pp. 127-128.

¹⁰ Obs. S. Hocquet-Berg, *RCA* févr. 2022, comm. n° 45 ; note M. Ehrenfeld, *GPL* 22 mars 2022, n° 10, p. 56 ; obs. A. Cayol, *Panorama de droit des assurances*, *D.* 2022, n° 22 ; note Th. Tauran, *Revue de droit rural* 2022, n° 500, p. 43.

¹¹ Précisons que l'assurance automobile obligatoire est, néanmoins applicable. Le décret du 7 janvier 1986 a supprimé la référence, dans l'article R. 211-5, à un « accident de la circulation ». Sont désormais visés tous les accidents, sans autre précision. Le risque « hors circulation » est donc couvert : Cass. 2^e civ., 13 sept. 2018, n° 17-25671, *bjda.fr* 2018, n° 59, note A. Cayol.

¹² Obs. A. Cayol, *Dalloz actu.* 21 sept. 2022 ; obs. M. Dugué, *GPL* 2023, n° 2 ; note M. Ehrenfeld, *GPL* 2022, n° 38, p. 54 ; note S. Hocquet-Berg, *RCA* 2022, n° 10, p. 30.

¹³ G. Viney, P. Jourdain et S. Carval, *Les régimes spéciaux de l'assurance de responsabilité*, 4^e éd., LGDJ, 2017, n° 100, p. 132.

¹⁴ Cass. 2^e civ., 26 juin 2003, n° 00-22250.

d'habitation impropre à cette destination » (le hall d'un immeuble). Toutefois, en l'espèce, le véhicule était « normalement » stationné dans un garage, lieu destiné à la circulation automobile. Le critère fonctionnel ne semblait pas davantage mobilisable : propre aux « véhicules-outils¹⁵ », il ne concernait jusqu'alors que les engins de travail, immobiles et utilisés pour une tâche spécifique étrangère au déplacement. Pourtant, la Cour de cassation affirme que « *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* » (pt. 4). La solution est sans véritable précédent, ce qui justifie sa publication au Bulletin et au Rapport de la Cour de cassation.

Exclusion des dommages causés aux marchandises au cours d'un contrat de transport.

Retenant de nouveau une interprétation téléologique de la loi *Badinter*, la Cour de cassation a affirmé pour la première fois en 2022 que le régime de responsabilité qui en est issu n'a pas pour objet de régir l'indemnisation des propriétaires de marchandises endommagées à la suite d'un accident survenu au cours de leur transport par le professionnel auquel elles ont été remises, en exécution d'un contrat de transport (Cass. 2^e civ., 31 mars 2022, n° 20-15448, FS-B¹⁶ et Cass. 2^e civ. 7 avr. 2022, n° 21-11137, FS-B¹⁷). Elle fonde cette solution sur l'objectif poursuivi par ce texte, lequel « *tend à assurer une meilleure protection des victimes d'accidents de la circulation par l'amélioration et l'accélération de leur indemnisation, dès lors qu'est impliqué un véhicule terrestre à moteur* ». Elle insiste sur le fait que la réparation des dommages causés aux marchandises par leur transporteur professionnel est « *d'ordre exclusivement économique* », ses modalités relevant ainsi du contrat de transport et des dispositions du code de commerce qui lui sont applicables. « *Primauté [est ainsi] donnée au contrat de transport*¹⁸ ». Une telle solution doit recevoir approbation. Rappelons que la loi *Badinter* est, en revanche, applicable en cas de dommage corporel survenu dans le cadre d'un contrat de transport¹⁹. Cette solution est donc cantonnée aux situations où le dommage est exclusivement matériel.

B) Conditions de mise en œuvre

Implication du véhicule dans l'accident. « *L'implication d'un véhicule terrestre à moteur dans un accident de la circulation est une condition essentielle de mise en œuvre de la loi dont le rôle n'est pas seulement de déterminer si elle est ou non applicable, mais surtout de désigner les débiteurs d'indemnisation et de remonter à un assureur de responsabilité apte à indemniser la victime. [...] La loi paraît bien conférer à l'implication du véhicule le rôle de fait générateur du droit à indemnisation*²⁰ ». Afin de faciliter une telle indemnisation, la jurisprudence retient une définition large de l'implication, particulièrement dans l'hypothèse d'accidents complexes.

¹⁵ Selon l'expression de P. Jourdain, « *Domaine et application de la loi du 5 juillet 1985* », *GPL* 1995, 1, doct., p. 642, spéc. n° 16.

¹⁶ Obs. A. Cayol, *Dalloz actu.* 14 avr. 2022 ; note J. Traullé, *GPL* 2022, n° 29 ; obs. P. Jourdain, *RTD civ.* 2022, n° 3, p. 644 ; obs. H. Kenfack, *Panorama de droit des transports*, *D.* 2022, n° 41, p. 2127 ; note I. Bon-Garcin, *JCP G.* 2022, n° 38, p. 29 ; note M. Dugué, *RDC* n° 2022/3, p. 15 ; obs. G. Piette, *RCA* 2022, n° 6, p. 21 ; note V. Rivollier, *Lexbase Droit privé*, 2022, n° 904.

¹⁷ Obs. A. Cayol, *Dalloz actu.* 13 mai 2022 ; obs. J. Traullé, *GPL* 2022, n° 29 ; note L. Siguoirt, *JCP E.* 2022, n° 39, p. 48.

¹⁸ L. Garcia, *Lamy, Actualités du droit / Transport*, 7 avr. 2022.

¹⁹ Loi du 5 juill. 1985, art. 1^{er}.

²⁰ G. Viney, P. Jourdain et S. Carval, *op. cit.*, n° 103, p. 136, et n° 107, p. 141.

Affirmant de manière constante qu'un véhicule est impliqué dès qu'il est intervenu « à quelque titre que ce soit dans la survenance de l'accident²¹ », la Cour de cassation considère que la victime doit seulement démontrer qu'il « a joué un rôle quelconque dans l'accident²² ». Déclinant cette approche extensive de la notion d'implication, la jurisprudence retient une appréhension globale des accidents complexes, c'est-à-dire dans lesquels se succèdent plusieurs collisions (accidents en chaîne ou carambolages). Ces derniers doivent être considérés comme un tout indivisible, dès lors que les événements se sont déroulés « dans un même laps de temps et dans un enchaînement continu²³ ». La Cour de cassation censure de manière constante le morcellement d'un accident complexe en plusieurs accidents distincts par les juges du fond lorsque les collisions successives s'enchaînent et ont été rendues possibles par les précédentes. Peu importe, dès lors, l'ordre des collisions²⁴. La solution a encore été rappelée sur la période étudiée (**Cass. 2^e civ., 8 juill. 2021, n° 20-15599, F-D**) : « dans un accident complexe, tous les véhicules sont impliqués quel que soit le stade auquel ils sont intervenus et la victime est en droit de demander l'indemnisation de son préjudice au conducteur de l'un des véhicules impliqués dans cet accident même s'il n'a joué aucun rôle dans la séquence de l'accident subi par la victime, et même si celle-ci n'a pas été en contact avec ce véhicule ».

Détermination du gardien du véhicule. « Parce qu'elle trouve son fondement dans le risque que crée la situation des VTAM, la responsabilité du fait du VTAM implique pèse sur ceux qui créent ce risque²⁵ ». L'article 2 de la loi *Badinter* précise que les débiteurs de l'indemnisation sont « le conducteur ou le gardien » de chaque véhicule impliqué dans l'accident. Conformément au droit commun, le gardien est défini comme celui qui a « l'usage, la direction et le contrôle²⁶ », une présomption simple de garde pesant sur le propriétaire du véhicule. Selon cette conception matérielle de la garde, la responsabilité est la contrepartie de la maîtrise de la chose²⁷. L'utilisation de la chose n'est pas suffisante, l'essentiel étant de pouvoir en surveiller et en contrôler l'usage, et donc éviter qu'elle ne cause un dommage²⁸. Ceci conduit à envisager un transfert de la garde du véhicule lorsque son propriétaire, en état d'ébriété, en a confié la conduite à une autre personne. Ainsi, un arrêt publié au Bulletin et cité au Rapport de la Cour de cassation, insiste sur la nécessité, pour les juges du fond, de déterminer concrètement, dans chaque situation, si la garde a été transmise par le propriétaire au conducteur du véhicule (**Cass. 2^e civ., 7 juill. 2022, FS-B, n° 20-23.240²⁹**) : ne donne pas de base légale à sa décision la cour d'appel se contentant de relever que le propriétaire avait, dans son seul intérêt et pour un laps

²¹ Par ex. Cass. 2^e civ., 24 avr. 2003, n° 01-13017.

²² Par ex. Cass. 2^e civ., 13 sept. 2018, n° 17-24112, note A. Cayol, *bjda.fr* 2018 n° 59.

²³ Cass. 2^e civ., 2 oct. 2008, n° 07-15902.

²⁴ Cass. 2^e civ., 2 oct. 2008, *précit.*

²⁵ Ph. Malinvaud, M. Mekki et J.-B. Seube, *Droit des obligations*, 16^e éd., LexisNexis, 2021, n° 751, p. 682.

²⁶ Cass., ch. réunies, 2 déc. 1941, arrêt *Franck*.

²⁷ Ce qui exclut notamment qu'un préposé puisse être reconnu gardien du véhicule du commettant : Cass. 2^e civ., 16 janv. 2020, n° 19-10489.

²⁸ A. Cayol, « Responsabilité du fait des accidents de la circulation », Lexbase, Encyclopédie *Droit de la responsabilité civile*, R. Bigot et F. Gasnier (dir.), 9 mai 2022 ; R. Bigot et A. Cayol, *Le droit de la responsabilité civile en tableaux*, préface Ph. Brun, Ellipses, 2022, p. 330.

²⁹ Obs. A. Cayol, *Dalloz actu.* 14 sept. 2022 ; obs. M. Dugué, *GPL* 2023, n° 2 ; obs. M. Ehrenfeld, *GPL* 2022, n° 38, p. 53 ; note K. Messang-Blansché, *D.* 2022, n° 41, p. 2143 ; obs. L. Bloch, *RCA* 2022, n° 10, p. 29 ; note V. Tournaire, *JCP G.* 2022, n° 29, p. 1450.

de temps limité, confié la conduite à une autre personne en raison de son état d'ébriété pour exclure tout transfert de la garde du véhicule au conducteur. Il s'agit ici d'un retour à la stricte orthodoxie juridique en la matière. Jusqu'alors, la grande majorité des arrêts retenait la qualité de gardien du propriétaire resté dans le véhicule comme passager en dépit de la conduite par une autre personne lors de la réalisation du dommage, et ce même dans des hypothèses où le maintien de la maîtrise du véhicule peut pourtant paraître discutable. Tel a notamment déjà été le cas concernant un propriétaire dont l'état d'ivresse avait conduit son passager (un auto-stoppeur) à prendre la conduite du véhicule³⁰. Toutefois le fait que le conducteur n'était pas titulaire du permis de conduire avait pu contribuer à refuser toute possibilité de lui transférer la maîtrise complète de la voiture³¹. Les faits étaient différents dans l'arrêt commenté : comme le soulignait le pourvoi, le conducteur semblait en pleine capacité de maîtriser le véhicule, tandis que l'ébriété du propriétaire paraissait au contraire lui interdire de prévenir le dommage (pt. 6).

Garde divisée. La garde présente en principe un caractère alternatif, une seule personne étant gardienne d'une chose à un instant T. Il existe toutefois des situations où une garde commune ou divisée peut être retenue. Tandis que la première concerne l'hypothèse – très rare en pratique – où plusieurs personnes sont pleinement gardiennes de la même chose³², la seconde conduit à distinguer la garde de la structure – pesant sur le propriétaire de la chose – et celle du comportement – pesant sur son utilisateur³³. Consacrant la théorie de la garde divisée proposée par Bertold Goldman³⁴, cette solution a perdu une grande partie de son intérêt depuis la transposition, par la loi du 19 mai 1998, de la directive européenne du 25 juillet 1985 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux. Ce régime spécial de responsabilité est désormais d'application exclusive en cas de recours contre le producteur d'un produit défectueux (lequel était souvent également le gardien de la structure dans la théorie de la garde divisée). Un arrêt rendu par la deuxième chambre civile le 31 mars 2022 (**Cass. 2^e civ., 31 mars 2022, n° 20-22594, F-B**³⁵) révèle, toutefois, qu'elle conserve encore un certain intérêt lorsque la victime souhaite agir contre le propriétaire (et non contre le producteur) en qualité de gardien de la structure de la chose. En l'espèce, le propriétaire d'un tracteur le confie à un garage afin de rechercher l'origine d'une fuite d'huile. Un salarié du garage se glisse sous le tracteur et demande au propriétaire d'actionner le démarreur. Le véhicule se met alors en mouvement et roule sur le garagiste, le blessant gravement. La Cour de cassation considère que les juges du fond ont valablement pu retenir la responsabilité du propriétaire du véhicule : « *la cause de l'accident résid[ait] dans la défaillance du système de sécurité et [...] la preuve n'étant pas rapportée de ce que [le propriétaire] avait averti [le garagiste] de cette absence de sécurité, il y a lieu de considérer qu'il était resté gardien de la structure de son véhicule* » (pt. 5).

³⁰ Cass. 2^e civ., 2 juil. 1997, n° 96-10298.

³¹ Comp. Cass. 2^e civ., 3 oct. 1990, n° 89-16113 : le fait de confier le volant à sa fille, titulaire depuis peu du permis de conduire, ne saurait conduire à lui transférer la garde du véhicule.

³² L'hypothèse classique est celle de l'accident de chasse, lorsqu'il est impossible d'identifier à qui appartenait la balle ayant causé le dommage : Cass. 2^e civ., 10 févr. 1966, *Bull. civ. II*, n° 199 : « *Turpin et Hainchelin ayant tiré simultanément dans la même direction et alors qu'ils étaient proches l'un de l'autre, leurs armes produisirent en trajectoire directe une gerbe unique de projectiles dont un élément atteignit Guérin* ».

³³ Cass. 2^e civ., 5 janv. 1956, n° 56-02.126 et n° 56-02138, arrêt *Oxygène liquide*.

³⁴ B. Goldman, *De la détermination du gardien responsable du fait des choses inanimées*, Sirey, 1947.

³⁵ Obs. A. Cayol, *Dalloz actu.* 13 avr. 2022 ; obs. M. Dugué, *GPL* 2022, n° 29 ; obs. P. Jourdain, *RTD civ.* 2022, n° 3, p. 634 ; note J. Landel, *RGDA* 2022, n° 07-08, p. 18 ; note C. Latil, *RLDC* 2022, n° 204, p. 17.

Causes d'exonération : faute de la victime conductrice. Visant à assurer une meilleure indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, la loi *Badinter* a restreint les causes d'exonération du responsable par rapport au droit commun : l'exonération totale en cas de force majeure est écartée, et la faute simple de la victime n'est plus nécessairement une cause d'exonération partielle. Des contraintes économiques ont toutefois conduit le législateur à prioriser l'indemnisation de certaines catégories de victimes et de certains types de dommages. D'une part, le choix a été fait de favoriser l'indemnisation des victimes non conductrices, lesquelles ne sont pas considérées comme participant au risque automobile. D'autre part, les règles applicables sont plus souples pour les dommages corporels. Les concernant, une faute simple ne peut réduire le montant d'indemnisation que pour les victimes conductrices³⁶. Cela est particulièrement sévère pour ces dernières, la Cour de cassation rappelant en outre de manière constante que l'existence d'une telle faute doit être appréciée de manière unilatérale par les juges du fond³⁷, c'est-à-dire en « *faisant abstraction du comportement* » des autres conducteurs. Les décisions sont encore nombreuses en ce sens sur la période étudiée (Cass. 2^e civ., 10 nov. 2021, n° 20-16947, F-D ; Cass. 2^e civ., 10 févr. 2022, n° 20-18547, F-B³⁸ ; Cass. 2^e civ., 10 mars 2022, n° 20-15170, F-D ; Cass. 2^e civ., 21 avr. 2022, n° 20-18062, F-D). Encore faut-il, toutefois, que la faute commise par la victime ait été en lien de causalité avec la réalisation de son dommage. Prive ainsi sa décision de base légale la cour d'appel qui réduit le droit à indemnisation de la victime qui conduisait à une vitesse inadaptée aux conditions d'encombrement de sa voie de circulation « *sans caractériser l'existence d'un lien de causalité entre cette faute et les préjudices* » subis (Cass. 2^e civ., 16 déc. 2021, n° 19-22051, F-D).

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

Les arrêts rendus sur la période étudiée précisent les règles applicables, tant en matière d'assurance automobile obligatoire (A) que concernant l'intervention du FGAO (B).

A) L'assurance automobile obligatoire

Obligation d'assurance. La CJUE a rappelé en 2021 (CJUE, 29 avr. 2021, affaire C-383/19³⁹) que l'article 3, alinéa 1, de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 septembre 2009 (JO 2009, L 263, p. 11) concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs « *doit être interprété en ce sens que la conclusion d'un contrat d'assurance de la responsabilité civile relative à la circulation d'un véhicule automoteur est obligatoire lorsque le véhicule concerné est immatriculé dans un État membre, dès lors que ce véhicule n'a pas été régulièrement retiré de la circulation conformément à la réglementation nationale applicable*⁴⁰ ».

³⁶ Loi du 5 juill. 1985, art. 4.

³⁷ Cass. 2^e civ., 5 juin 2003, n° 01-17486.

³⁸ Obs. H. Conte, *Dalloz actu.* 9 mars 2022 ; obs. A. Cayol, *Panorama de droit des assurances*, D. 2022, n° 22 ; obs. M. Dugué, *GPL* 2022, n° 17.

³⁹ Obs. R. Bigot et A. Cayol, *Dalloz actu.* 27 mai 2021.

⁴⁰ Déjà, CJUE 4 sept. 2018, aff. C-80/17 : un véhicule apte à circuler et non retiré officiellement de la circulation doit néanmoins être couvert par une assurance responsabilité civile automobile même si son propriétaire, qui n'a plus l'intention de le conduire, a choisi de le stationner sur un terrain privé.

Procédure d'indemnisation de la victime. La procédure d'offre active qui s'impose à l'assureur en cas de dommage corporel résultant d'un accident de la circulation⁴¹ est toujours source d'un abondant contentieux. Rappelons que l'assureur est tenu de faire une offre à la victime dans un délai maximal de huit mois à compter de l'accident, cette offre pouvant avoir un caractère provisionnel lorsque l'assureur n'a pas, dans les trois mois de l'accident, été informé de la consolidation. En ce cas l'offre définitive doit avoir lieu dans un délai de cinq mois suivant cette information⁴². Aux termes de l'article L. 211-13 du Code des assurances, lorsque l'offre est tardive, « *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* ». Autrement dit, la pénalité est due jusqu'à la date de l'offre tardive, lorsqu'elle existe, ou à défaut jusqu'à la date du jugement définitif. Encore faut-il, pour retenir la date de l'offre finalement émise par l'assureur, que celle-ci soit complète. La jurisprudence assimile en effet une offre manifestement insuffisante à une absence d'offre⁴³. Viole ainsi les articles L. 211-9 et L. 211-13 du Code des assurances la cour d'appel qui prend en compte l'offre émise par l'assureur pour le calcul des intérêts majorés, aux motifs que même si celle-ci comporte certains postes réservés dans l'attente de justificatifs et que les montants proposés sont inférieurs aux sommes allouées par l'arrêt ayant condamné l'assureur à indemniser la victime, elle ne saurait être considérée comme dérisoire. Une telle offre ne pouvait valablement faire cesser le cours des intérêts dès lors qu'elle ne comprenait pas tous les éléments indemnissables du préjudice (**Cass. 2^e civ. 20 janv. 2022, n° 20-15406, F-D**).

En revanche, dans un intéressant arrêt du 25 mai 2022 (**Cass. 2^e civ., 25 mai 2022, F-B, n° 21-10439⁴⁴**), la deuxième chambre civile rappelle qu'un assureur ne peut pas être sanctionné en raison d'une offre prétendument incomplète lorsque certains préjudices lui étaient inconnus. Ainsi, prive en l'espèce sa décision de base légale la cour d'appel qui applique le doublement des intérêts au taux légal jusqu'au jour de l'arrêt devenu définitif au motif que l'offre de l'assureur est incomplète et assimilable à une absence d'offre, sans rechercher si ce dernier avait connaissance de l'existence des préjudices omis. Si l'assureur ne peut se retrancher derrière le rapport d'expertise pour refuser de prendre en compte certains préjudices évidents (**Cass. 2^e civ., 16 déc. 2021, n° 20-11725, F-D**), encore faut-il qu'il ait réellement été en mesure de les connaître.

La Cour de cassation a par ailleurs précisé en 2022 (**Cass. 2^e civ., 6 oct. 2022, n° 21-16060, F-B⁴⁵**) que le doublement du taux d'intérêt légal est une sanction personnelle à l'assureur qui n'a pas présenté une offre dans les délais impartis. Viole ainsi les articles L. 211-9 et L. 211-13 du Code des assurances la cour d'appel qui fait peser la charge de ce paiement sur un autre assureur, tenu au règlement définitif de la dette par le jeu d'un recours subrogatoire. Ladite sanction a, en effet, « *un objet distinct de la condamnation à réparer les conséquences dommageables du sinistre* » (pt. 13).

⁴¹ C. assur., art. L. 211-9, al. 2. Cf. A Cayol, « L'assurance automobile », in A. Cayol et R. Bigot (dir.), *Le droit des assurances en tableaux*, préface D. Noguéro, Ellipses, 2020, pp. 384-387.

⁴² C. assur., art. L. 211-9.

⁴³ Cass. 2^e civ., 15 mars 2001, n° 99-15.700.

⁴⁴ Obs. A. Cayol, *Dalloz actu.*, 15 juin 2022 ; obs. B. Guillon et M.-Cl. Gras, *GPL* 2022, n° 32, p. 49.

⁴⁵ Note. M.-J. Loyer-Lemercier, *Dalloz actu.* 21 oct. 2022.

B) L'intervention du FGAO

Accident survenu à l'étranger. Plusieurs arrêts rendus en 2021 et 2022 ont permis de clarifier les règles de répartition de compétence entre le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO) et les commissions d'indemnisation des victimes d'infractions (CIVI) lorsqu'un accident de la circulation a lieu à l'étranger. Rappelons que, si la Cour de cassation considérait traditionnellement que la législation française concernant l'indemnisation des victimes d'infractions par les CIVI institue un droit à réparation du dommage résultant d'une infraction commise à l'étranger, y compris en matière d'accident de la circulation⁴⁶, elle retient, depuis 2020⁴⁷, que la compétence du FGAO est exclusive de celle des commissions d'indemnisation des victimes d'infractions (CIVI) concernant les accidents de la circulation survenus dans un Etat membre de l'Union européenne. Elle affirme, depuis lors, que *« les dommages susceptibles d'être indemnisés par le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (le FGAO) en application des articles L. 421-1 et L. 424-1 à L. 424-7 du code des assurances, sont exclus de la compétence de la commission d'indemnisation des victimes d'infractions telle qu'elle résulte de l'article 706-3 du code de procédure pénale, peu important que le FGAO intervienne subsidiairement, en présence d'un assureur du responsable susceptible d'indemniser la victime »*.

La solution a été confirmée par la deuxième chambre civile en 2021 (Cass. 2^e civ., 6 mai 2021, n° 19-24996, F-D)⁴⁸ et en 2022 (Cass. 2^e civ., 24 nov. 2022, n° 20-23462, FS-B, et Cass. 2^e civ., 24 nov. 2022, n° 20-22100, FS-B⁴⁹). Elle précise, dans la dernière espèce, que la décision rendue en 2020 *« ne constitue pas un revirement de jurisprudence, en l'absence d'arrêt de la Cour de cassation ayant précédemment tranché ce point de droit »* (pt. 8).

En outre, une telle évolution *« n'était pas imprévisible »* du fait de l'existence de divergences de jurisprudence entre les cours d'appel, et s'inscrivait dans une construction jurisprudentielle par laquelle la Cour de cassation a écarté la compétence de la CIVI, dès lors qu'existe un autre régime d'indemnisation spécifique⁵⁰ (pt. 9). Dès lors, *« l'application immédiate de la règle issue de l'arrêt du 24 septembre 2020 ne saurait contrevenir aux droits protégés par la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales »* (pt. 10). Comme cela a pu être souligné, le changement de compétence entre les CIVI et le FGAO n'est pourtant pas anodin en pratique pour les victimes : *« alors que l'indemnisation servie par le FGTI (fonds de garantie des victimes d'acte de terrorisme et d'autres infractions) est bâtie sur les standards du droit français, le FGAO sert les prestations commandées par le droit étranger »*

⁴⁶ Cass. 2^e civ., 8 déc. 1999, n° 97-20120 : *« L'indemnisation de la victime d'une infraction commise à l'occasion d'un accident de la circulation survenu à l'étranger entre dans le champ d'application de l'article 706-3 du code de procédure pénale dès lors que la loi du 5 juillet 1985 n'est pas rendue applicable par la convention de La Haye du 4 mai 1971 »*.

⁴⁷ Cass. 2^e civ., 24 sept. 2020, n° 19-12992.

⁴⁸ Note Ph. Casson, *bjda.fr* 2021, n° 75 ; obs. R. Bigot et A. Cayol, « Chronique de droit des assurances », *Lexbase hebdo édition privée* n° 874 du 22 juil. 2021. Déjà, Cass. 2^e civ., 26 nov. 2020, n° 19-21.014.

⁴⁹ Obs. L. Bloch, *RCA* 2023, n° 1, p. 19; note J. Landel, *RGDA* 2023, n° 01-02, p. 27; note V. Roulet, *Dalloz actu.* 15 déc. 2022.

⁵⁰ Ont été ainsi exclus de la compétence de cette commission, les victimes d'accidents du travail (Cass. 2^e civ., 7 mai 2003, n° 01-00815, publié), les victimes d'accidents de service (Cass. 2^e civ., 30 juin 2005, n° 03-19207, publié), ainsi que les militaires tués ou blessés en service (Cass. 2^e civ., 28 mars 2013, n° 11-18025, publié).

*applicable à l'accident selon la Convention de la Haye, c'est-à-dire, la loi du lieu de l'accident*⁵¹ ».

⁵¹ V. Roulet, obs. sur Cass. 2^e civ., 24 nov. 2022, n° 20-23462, et Cass. 2^e civ., 24 nov. 2022, n° 20-22100, *Dalloz actu.* 15 déc. 2022 ; déjà, Ph. Brun, obs. sur Cass. 2^e civ., 24 sept. 2020, n° 19-12992, *D.* 2021, p. 46.