Bulletin Juridique Des Assurances
BJDA
Anciennement Actuassurance
www.bjda.fr
LexisNexis®
www.lexisnexis.fr

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

CITEZ-NOUS DE LA FAÇON SUIVANTE :

Cass. 2e civ., 9 mars 2023, F-D, *bjda.fr* 2023, n° 86, note P. Grosser.

L'établissement de la faute du conducteur victime et la détermination des conséquences de cette faute sur son droit à indemnisation reposent-ils sur des éléments différents ?

Cass. 2e civ., 9 mars 2023, n° 20-23593, F-D

Assurance automobile - Accident de la circulation – L. 5 juill.1985, art. 4 - Faute du conducteur victime - Appréciation de son existence - Possibilité de prendre en compte toutes les circonstances de l'accident : oui.

Si le droit à indemnisation du conducteur victime s'apprécie sans tenir compte du comportement du conducteur de l'autre véhicule, les juges peuvent prendre en compte les circonstances de l'accident pour en déduire que le premier n'a pas commis de faute ayant participé à la réalisation de son dommage.

L'article 4 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 dispose que « *La faute commise par le conducteur du véhicule terrestre à moteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis* ». La mise en œuvre de ce texte suppose de répondre successivement à deux questions. D'abord à quelle(s) condition(s) la faute du conducteur victime peut-elle avoir une incidence sur son droit à indemnisation ? Puis, selon quels critères décider si cette faute doit exclure ou seulement limiter (et dans quelle proportion) ce droit à indemnisation ?

S'agissant de la première question, une chambre mixte de la Cour de cassation a affirmé que « *lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident de la circulation, chaque conducteur a droit à l'indemnisation des dommages qu'il a subis, directement ou par ricochet,* ***sauf s'il a commis une faute ayant contribué à la réalisation de son préjudice*** »[1]. Cette exigence d'un lien de causalité entre la faute et le dommage, partiellement remise en cause par la deuxième chambre civile au début des années 2000[2], a été solennellement réaffirmée par la

[1] Cass. Ch. Mixte, 28 mars 1997, n° 9311078, *Bull. Mixte* n° 1.

[2] La deuxième chambre civile a en effet appliqué une logique purement répressive à propos de certaines fautes de comportement, et notamment la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants. Pour la deuxième chambre civile, de telles fautes, en raison de leur gravité, étaient nécessairement en relation avec le dommage et devaient donc toujours limiter ou exclure le droit à indemnisation du conducteur victime. V. par ex., Cass. 2e civ., 10 mars 2004, 0219841, *Bull. civ.*, II, n° 96 : « *la conduite d'un véhicule terrestre à moteur sous l'empire d'un état*

Cour de cassation réunie en Assemblée plénière[3] et n'est plus aujourd'hui contestée[4]. Les juges doivent donc bien évidemment caractériser la faute, mais aussi son lien de causalité avec le dommage pour qu'elle puisse affecter le droit à indemnisation du conducteur victime. La logique causale l'a donc ici emportée, mais sans pour autant écarter totalement la logique répressive ou de déchéance[5].

S'agissant de la seconde question, la même chambre mixte de la Cour de cassation[6] a affirmé qu'en présence d'une faute causale (c'est-à-dire ayant contribué à la réalisation du préjudice de la victime), « *il appartient au juge d'apprécier souverainement si cette faute a pour effet de limiter l'indemnisation ou de l'exclure* ». Très rapidement cependant, la Cour de cassation a commencé à exercer un contrôle très strict sur la motivation des décisions des juges du fond. Elle a ainsi imposé à ces derniers « *de faire abstraction du comportement* » de l'autre ou des autres conducteurs[7] et leur a interdit de « *rechercher si la faute du conducteur victime (avait) été la cause exclusive (ou unique) de l'accident* »[8].

La Cour de cassation a ainsi consacré deux motifs interdits, la faute de l'autre conducteur et la cause exclusive, dont la présence dans la décision des juges du fond suffit à justifier la cassation pour violation de l'article 4[9].

Derrière l'affirmation d'un pouvoir souverain d'appréciation, la Cour de cassation a en réalité imposé aux juges du fond une logique purement répressive. Depuis quelques années, celle-ci est d'ailleurs clairement assumée puisque la Cour de cassation affirme que la limitation du droit

---

alcoolique constitue une faute en relation avec le dommage du conducteur victime de nature à limiter ou exclure son droit à indemnisation ».

[3] Ass. plén., 6 avr. 2007, n° 05-81350 et n° 05-15950. Dans les deux arrêts, la Cour de cassation approuve les juges du fond d'avoir refusé de limiter ou d'exclure le droit à indemnisation des victimes en l'absence de lien de causalité entre la faute commise par le conducteur victime et « la réalisation de son dommage (préjudice) ».

[4] V. encore récemment, Cass. 2e civ., 16 déc. 2021, 19-22051, F-D.

[5] C'est en effet le lien de causalité entre la faute et le dommage et non entre la faute et l'accident qui doit être caractérisé. De fait, une faute qui n'aurait eu aucune incidence sur la survenance de l'accident pourra néanmoins réduire ou supprimer le droit à indemnisation du conducteur victime dès lors qu'elle contribué à la réalisation ou à l'aggravation de son préjudice. Il s'agit alors bien de sanctionner certaines fautes de comportement, comme la conduite sans casque ou sans ceinture de sécurité, susceptibles notamment d'aggraver significativement le dommage. V. par ex., Cass. 2e civ.,16 janv. 2020, 18-22929, F-D.

[6] Cass. Ch. Mixte, 28 mars 1997, n° 93-11078, *préc.*

[7] V. récemment, Cass. 2e civ., 10 mars 2022, 20-15170, F-D.

[8] V. par ex., Civ. 2e, 21 nov. 2019, 18-20751, F-D. - 10 nov. 2021, 20-16947, F-D.

[9] V. notamment, faisant le lien entre les deux motifs interdits, Civ. 2e, 22 nov. 2012, 11-25489, *Bull. civ.* II, n° 190 : « Vu l'article 4 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 ; Attendu que, lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident de la circulation, chaque conducteur a droit à l'indemnisation des dommages qu'il a subis, sauf s'il a commis une faute ayant contribué à la réalisation de son préjudice ; qu'il appartient alors au juge d'apprécier souverainement si cette faute a pour effet de limiter l'indemnisation ou de l'exclure, en faisant abstraction du comportement de l'autre conducteur (…) ; Qu'en se déterminant ainsi, par une référence à la seule cause génératrice de l'accident, impliquant nécessairement qu'elle s'était fondée sur le comportement du conducteur de l'autre véhicule impliqué, la cour d'appel a violé le texte susvisé ». - Civ. 2e, 3 mars 2016, 15-14285, F-PB. - Lorsque les juges du fond ont également invoqué d'autres motifs suffisants, le ou les motifs interdits sont alors parfois qualifiés de surabondants par la Cour de cassation (et notamment par la chambre criminelle), ce qui permet d'éviter la cassation (v. par ex., Civ. 2e, 31 mars 2022, 20-19762, F-D. - Crim. 13 mai 2020, 19-81707, F-D). Il est même arrivé à la Cour de cassation de rejeter le pourvoi formé contre une décision qui, pour priver la victime de son droit indemnisation, avait invoqué un motif interdit, sans que ce motif soit qualifié de surabondant (v. Crim. 9 mai 2018, 17-83481, F-D, faute du conducteur victime qualifiée de cause exclusive de l'accident par les juges du fond. - Civ. 2e, 8 oct. 2009, 08-16915, *Bull. civ.*, II n° 236, solution identique). Ces décisions qui accordent effectivement aux juges du fond un véritable pouvoir souverain d'appréciation de l'incidence de la faute du conducteur victime sur son droit à indemnisation sont cependant demeurées très minoritaires.

à indemnisation du conducteur victime est « *proportionnelle à la gravité de sa faute* »[10]. Autrement dit, le seul critère à la disposition des juges du fond est celui du degré de gravité de la faute du conducteur victime, ce qui exclut toute référence aux comportements ou aux fautes des autres personnes impliquées dans l'accident, ainsi qu'au lien de causalité, et notamment à la notion de cause exclusive[11].

Cependant, cette politique des motifs interdits a, depuis quelques années, débordé du cadre de la seconde question, c'est-à-dire des critères permettant de déterminer si la faute doit supprimer ou seulement réduire (et dans quelle mesure) le droit à indemnisation des conducteurs victimes. Procédant à une traque automatique et systématique des motifs interdits, la Cour de cassation, et tout particulièrement la deuxième chambre civile, a ainsi parfois censuré des décisions de juges du fond pour avoir utilisé de tels motifs, alors même que la question posée n'était pas celle de l'incidence de la faute sur le droit à l'indemnisation, mais celle de l'existence même d'une telle faute[12].
Une telle méprise n'a évidemment pas échappé à l'œil aiguisé d'Hubert Groutel. Il écrivait ainsi que « *la mise à l'écart du comportement de l'autre conducteur n'est imposée que pour apprécier les incidences d'une faute établie. En revanche, lorsqu'il s'agit précisément de l'établissement de la faute, il faut bien examiner la place des deux véhicules sur la chaussée et, par exemple, constater que, l'un des conducteurs circulant sur une voie prioritaire, l'autre a commis une faute en ne respectant pas sa priorité* »[13]. Plus récemment, la deuxième chambre

---

[10] « Lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident de la circulation, chaque conducteur a droit à l'indemnisation des dommages qu'il a subis, sauf s'il a commis une faute ayant contribué à la réalisation de son préjudice, la limitation de son droit à indemnisation étant proportionnelle à la gravité de sa faute sans qu'il y ait lieu de se référer au comportement des autres conducteurs impliqués » (Civ. 2e, 14 déc. 2017, 16-18492, F-D ; 20 mai 2020, 19-14663, F-D ; 27 mai 2021, 20-12932, F-D ; 21 avril 2022, 20-18602, F-D. - *Adde*, Civ. 2e, 9 mars 2023, 21-11157, F-D : « Vu l'article 4 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 : Il résulte de ce texte que lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident de la circulation, chaque conducteur a droit à l'indemnisation des dommages qu'il a subis, sauf s'il a commis une faute ayant contribué à la réalisation de son préjudice. En présence d'une telle faute, il appartient au juge d'apprécier souverainement si celle-ci a, en fonction de sa gravité, pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages que ce conducteur a subis (…). En statuant ainsi, en se référant à la cause de l'accident et non à la seule gravité de la faute commise par Mme [V] pour exclure son droit à indemnisation, la cour d'appel a violé le texte susvisé »).

[11] Le conducteur victime serait ainsi privé de son droit à indemnisation dès lors que sa faute a été la cause exclusive de l'accident.

[12] V. notamment, Civ. 2e, 3 oct. 2013, 12-24758, F-D, *Resp. civ. et assur.* 2013, comm. 13, note H. Groutel, qui, après avoir repris l'attendu de principe de l'arrêt de chambre mixte du 28 mars 1997 (il appartient au juge d'apprécier souverainement si la faute a pour effet de limiter ou d'exclure le droit à indemnisation), censure la décision des juges du fond qui, pour conclure à l'absence de faute du conducteur victime (et donc à son indemnisation intégrale), s'était notamment référée au comportement de l'autre conducteur (« Attendu que pour dire que M. Jérôme X... avait droit à l'indemnisation de son entier préjudice, l'arrêt énonce que M. Y... a arrêté son bus, pour laisser monter un passager, en empiétant sur la chaussée, alors qu'il disposait d'un emplacement spécifique ; Qu'en statuant ainsi, alors que la faute de la victime ayant contribué à la réalisation de son préjudice s'apprécie en faisant abstraction du comportement du conducteur de l'autre véhicule impliqué dans l'accident, la cour d'appel a violé le texte susvisé »). - V. récemment, Civ. 2e 25 mai 2021, 20-12932, F-D, préc. : « Vu l'article 4 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 : Il résulte de ce texte que lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident de la circulation, chaque conducteur a droit à l'indemnisation des dommages qu'il a subis, sauf s'il a commis une faute ayant contribué à la réalisation de son préjudice. *En présence d'une telle faute*, il appartient au juge d'apprécier souverainement si celle-ci a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages que ce conducteur a subis, en faisant abstraction du comportement des autres conducteurs ». Le problème est qu'en l'espèce les juges du fond avaient considéré que le conducteur victime n'avait pas commis de faute et avait donc droit à l'indemnisation intégrale de son préjudice.

[13] Obs. *Resp. civ. et assur.* 2011, comm. 357. - V. également, obs. *Resp. civ. et assur.* 2012, comm. 67 : « c'est seulement lorsque la faute du conducteur victime est établie que les juges du fond doivent s'abstenir de toute référence au comportement de l'autre conducteur pour mesurer ses incidences : exclusion ou réduction de l'indemnisation, et pourcentage de celle-ci ».

civile a également approuvé des juges du fond pour avoir caractérisé la faute du conducteur victime sans se référer au comportement des autres conducteurs, et donc à un motif interdit[14]. Il faut donc en déduire que les motifs interdits ne concernent plus seulement la question de l'incidence de la faute sur le droit à indemnisation, mais aussi, en amont, celle de la caractérisation ou de l'établissement de cette faute.

Si une telle extension de la politique des motifs interdits était à l'origine largement involontaire[15], elle semble aujourd'hui parfaitement consciente et assumée. Dans l'arrêt commenté, la deuxième chambre civile affirme ainsi que la cour d'appel a « *exactement énoncé que le droit à indemnisation du conducteur victime s'apprécie sans tenir compte du comportement de l'autre conducteu*r ». La formule, qui n'est pas nouvelle[16], est très large et semble bien couvrir non seulement les incidences de la faute du conducteur victime, mais aussi sa caractérisation. Une décision de la deuxième chambre civile publiée au Bulletin et rendue il y a 18 mois semble même avoir levé toute ambiguïté[17]. Pour rejeter le pourvoi formé contre l'arrêt ayant indemnisé intégralement le conducteur victime, elle affirme en effet : « *En l'état de ces énonciations procédant de son pouvoir souverain d'appréciation des éléments de fait, d'où il résulte que le conducteur victime n'a commis aucune faute ayant contribué à la réalisation de son dommage, et abstraction faite du motif erroné mais surabondant relatif au comportement fautif de l'autre conducteur, la cour d'appel a légalement justifié sa décision* ». La deuxième chambre civile est donc bien consciente que la question soulevée était celle de l'existence de la faute et non celle de son incidence sur le droit à indemnisation. Et pourtant, elle considère que les juges du fond se sont bien référés à un motif interdit (le comportement fautif de l'autre conducteur). La deuxième chambre civile « sauve » cependant la décision des juges du fond en qualifiant ce motif interdit de surabondant[18].

Nous avouons ne pas bien comprendre cette extension de la politique des motifs interdits à la phase de caractérisation ou d'établissement de la faute du conducteur victime. Comme le relevait Hubert Groutel[19], le juge doit lors de cette phase prendre en compte toutes les

---

[14] V. Civ. 2e, 16 déc. 2021, 19-22051, F-D, préc. : « L'arrêt constate que les déclarations du conducteur du scooter impliqué dans l'accident et d'un automobiliste circulant, presque à l'arrêt, dans la file de véhicules remontée par M. [G] démontrent que celui-ci n'a pas adapté sa vitesse aux conditions d'encombrement de sa voie de circulation. De ces constatations, la cour d'appel, qui a retenu la présence du scooter impliqué dans l'accident sans apprécier le comportement de son conducteur, a pu déduire que M. [G] avait commis une faute de conduite au regard de l'article R. 413-17 du code de la route, de nature à réduire son droit à indemnisation ». - 20 janv. 2022, 20-16469, F-D : « De ces constatations et énonciations procédant de son pouvoir souverain d'appréciation de la valeur et de la portée des éléments de preuve qui lui était soumis, la cour d'appel, qui était saisie de conclusions de la société Axa invoquant la faute de M. [H] et qui ne devait pas prendre en compte le comportement de l'autre conducteur, a à bon droit déduit, sans encourir les autres griefs du moyen, que M. [H] avait commis des fautes qui étaient en relation avec son préjudice, et a souverainement estimé qu'elles étaient de nature à justifier la réduction de 65% de son droit à indemnisation ».

[15] Concentrée sur sa traque systématique aux motifs interdits, la Cour de cassation « oubliait » de vérifier que ceux-ci avaient bien été utilisés par les juges du fond pour déterminer les incidences de la faute sur le droit à indemnisation et non pour caractériser ou exclure l'existence d'une telle faute.

[16] V. déjà, Civ. 2e 18 avril 2019, 18-15400, F-D.

[17] Civ. 2e 20 janv. 2022, 20-16953, F-B.

[18] V. également, rendue le même jour, Civ. 2e, 20 janv. 2022, 20-16469, F-D, préc. - Et déjà, pour la chambre criminelle, Crim. 7 nov. 2017, 16-86254, F-D : « Attendu qu'en l'état de ces énonciations, d'où il résulte que le conducteur victime n'a commis aucune faute ayant contribué à la réalisation de son dommage, et abstraction faite de l'énonciation surabondante relative au comportement fautif de l'autre conducteur impliqué dans l'accident, la cour d'appel a justifié sa décision » (indemnisant intégralement le conducteur victime). - 22 mars 2016, 15-81512, F-D. - 31 mai 2016, 15-84814, F-D.

[19] V. *supra.*

circonstances de l'accident et notamment s'intéresser au comportement de tous les protagonistes. La Cour de cassation l'avait d'ailleurs admis[20], même lorsque les juges du fond se référaient explicitement à la faute de l'autre conducteur comme l'un des éléments permettant de conclure à l'absence de faute de la victime[21].

Dans l'arrêt commenté, les juges du fond avaient aussi pris en compte le comportement de l'autre conducteur et plus largement le rôle de chacun des protagonistes dans la survenance de l'accident. En l'espèce, un motocycliste avait entrepris de dépasser un bus scolaire qui circulait à faible allure, mais avait heurté l'arrière de ce dernier qui s'était déporté. Pour conclure à l'absence de faute du conducteur victime, les juges avaient notamment relevé que « le choc avait eu lieu au milieu de la chaussée et non sur la voie de circulation du bus et qu'il n'était pas démontré que le clignotant de l'autobus fonctionnait au moment où il (le conducteur victime) avait entrepris son dépassement »[22]. N'est-ce pas dire implicitement que seul l'autre conducteur avait commis des fautes (le bus ne circulait pas dans sa voie mais au milieu de la chaussée et le chauffeur n'avait pas actionné son clignotant avant de se déporter) ? Le pourvoi de l'assureur du bus est pourtant rejeté au motif que « *la cour d'appel, qui n'a pas pris en compte le comportement du bus mais les circonstances de l'accident, a pu en déduire que M. [T] n'avait pas commis de faute ayant participé à la réalisation de son dommage* ».

Si l'on comprend bien, les juges peuvent se référer à un motif interdit, en l'occurrence prendre en compte le comportement ou la faute de l'autre conducteur, pour caractériser ou écarter la faute du conducteur victime, dès lors qu'ils présentent ce motif comme une simple « circonstance » de l'accident et se gardent donc d'employer les termes de « comportement » ou de « faute »…

Mais quel est alors l'intérêt d'étendre la politique des motifs interdits à la phase de l'établissement de la faute du conducteur victime si cette politique peut être contournée par une simple astuce terminologique (le terme « circonstance » remplaçant le terme « comportement » ou « faute ») ? Et inversement, pourquoi faudrait-il censurer des décisions ayant indemnisé intégralement le conducteur victime, pour l'excellente raison tirée de son absence de faute, simplement parce que les juges du fond, en étudiant les circonstances de l'accident, ont commis le sacrilège d'écrire que l'autre conducteur impliqué avait, lui, commis une faute ? Il faut donc espérer que, comme elle l'a fait dans l'arrêt commenté, la Cour de cassation sauvera

---

[20] V. pour l'appréciation du lien de causalité entre la faute et le dommage, Ass. Plén. 6 avril 2007, 05-15950, préc.

[21] Crim. 3 mai 2017, 16-84485, *Bull. crim.*, n° 132 : « Attendu que pour écarter toute faute de conduite de [I] [R] de nature à entraîner une réduction du droit à indemnisation de ses ayant droits, l'arrêt retient d'une part, qu'il a été établi en particulier par le rapport de l'expert judiciaire, que [I] [R] au volant de son véhicule Citroën AX circulait sur la voie de droite à une vitesse estimée à 90 km/h et a ralenti jusqu'à une vitesse de 70 km/h au moment de la percussion par le poids-lourd, que l'expert a précisé que le choc s'était produit avec un différentiel de vitesse faible de l'ordre de 15 km/h entre deux véhicules en mouvement et que lors de ce choc relativement peu violent il n'aurait été que blessé ou contusionné et en capacité de pouvoir détacher sa ceinture de sécurité pour s'extraire du véhicule, et d'autre part, que M. [A] qui circulait à une vitesse supérieure à la vitesse maximale autorisée en conduisant un véhicule poids-lourd frappé d'une interdiction de circuler en raison de graves défauts relevés par les instances compétentes en la matière, n'a pas été en mesure de freiner à temps pour éviter la collision avec un véhicule qui a eu un faible ralentissement pour une raison indéterminée et que c'est cette faute de conduite commise par le conducteur du véhicule poids-lourd qui est à l'origine de la collision et de l'accident sans qu'aucune faute puisse être reprochée au conducteur du véhicule percuté ; Attendu qu'en statuant ainsi, la cour d'appel qui a souverainement apprécié l'absence de faute de conduite de [I] [R], au regard de son propre comportement, a justifié sans insuffisance sa décision ». - Comp., rejetant le pourvoi formé contre un arrêt se référant au comportement de l'autre conducteur, mais sans utiliser le mot faute (en l'espèce comportement non fautif) pour en conclure implicitement que seule la victime avait commis une faute, Crim. 18 nov. 2014, 13-85391, F-D.

[22] Du côté de la victime, les juges avaient relevé qu'elle circulait à la vitesse autorisée, que le dépassement était autorisé et qu'elle avait vainement tenté d'éviter le choc en freinant et en se rabattant sur la droite.

systématiquement les décisions des juges du fond qui, après avoir relevé l'absence de faute du conducteur victime, l'indemnisent intégralement, même si elles se sont référées à des motifs interdits, et notamment au comportement de l'autre conducteur, en requalifiant ces motifs en « circonstances » de l'accident.

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

L'arrêt :

Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué ([Localité 6], 27 octobre 2020), le 22 septembre 2009, alors qu'il circulait à motocyclette, M. [T] a été blessé dans un accident de la circulation impliquant un bus de ramassage scolaire.
2. M. [T] et Mme [T], son épouse, agissant tant en leur nom personnel qu'en qualité de représentants légaux de leurs fils [M] et [U], ont assigné la société Areas dommages, assureur du bus, ainsi que la caisse primaire d'assurance maladie du Calvados, la Mutuelle nationale caisse d'épargne et la société [Localité 6] habitat en réparation de leurs préjudices.

Examen des moyens

Sur les moyens du pourvoi incident formé par M. et Mme [T], tant en leur nom personnel qu'en qualité de représentants légaux de leurs fils [M] et [U], ci-après annexés
3. En application de l'article 1014, alinéa 2, du code de procédure civile, il n'y a pas lieu de statuer par une décision spécialement motivée sur les moyens du pourvoi incident, le premier n'étant manifestement pas de nature à entraîner la cassation et le second étant irrecevable.
Sur le moyen du pourvoi principal formé par la société Areas dommages

Enoncé du moyen

4. La société Areas dommages fait grief à l'arrêt d'infirmer le jugement en ce qu'il a dit que le droit à indemnisation de M. [T] devait être limité à 50 % et dit que le droit à indemnisation de M. [T] est total à son encontre et, en conséquence, de la condamner à indemniser l'intégralité des préjudices retenus par la cour d'appel en lien avec l'accident subis par M. et Mme [T], sous déduction des provisions versées par elle et imputation globale de l'avance sur indemnité de 150 000 euros versée par la société Generali IARD, que la cour d'appel l'a condamnée à payer à cette dernière, alors :
« 1°/ que la faute commise par le conducteur du véhicule terrestre à moteur ayant contribué à la réalisation de son préjudice a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis ; que le conducteur, tenu de garder la maîtrise de son véhicule, doit régler sa vitesse notamment en fonction des obstacles prévisibles ; que la cour d'appel a constaté que M. [T] roulait à une « allure normale », soit 70 km/h, lors de sa manoeuvre de dépassement par la gauche d'un bus scolaire circulant à 20 km/h, à hauteur d'une intersection où cette limite maximale de vitesse prenait fin pour repasser à 90 km/h et où la chaussée était séparée par une ligne de dissuasion, M. [T] ayant percuté l'arrière du bus après avoir freiné et s'être rabattu sur sa droite pour éviter le bus qui avait tourné sur sa gauche en même temps qu'il avait déclenché son clignotant ; que pour exclure toute faute de M. [T] de nature à exclure ou limiter son droit à indemnisation, la cour d'appel a déclaré que la preuve n'était pas rapportée d'une faute commise par M. [T] en débutant sa manoeuvre de dépassement d'un bus roulant lentement de manière continue depuis son précédent arrêt sis à 100 mètres, ce qui ne permettait pas de soupçonner qu'il allait tourner, M. [T] ayant le droit d'entreprendre cette manoeuvre en franchissant une ligne de dissuasion et à hauteur d'une intersection où les conducteurs venant des autres routes devaient laisser le passage ; qu'en statuant ainsi cependant qu'il résultait de ses constatations que M. [T] avait perdu la

maîtrise de son véhicule en tentant de dépasser sans diminuer sa vitesse, fut-elle de 70 km/h ou plus, un bus scolaire très lent qu'il avait approché sans respecter la distance de sécurité, ce, à hauteur d'un carrefour et sur une chaussée séparée par une ligne de dissuasion qui fut-elle régulièrement franchissable, impliquait une exigence renforcée d'attention et d'anticipation, la cour d'appel a violé les articles 4 et 6 de la loi du 5 juillet 1985, ensemble l'article R. 413-217 du code de la route ;
2°/ que la faute commise par le conducteur du véhicule terrestre à moteur ayant contribué à la réalisation de son préjudice a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis, cette faute devant être appréciée sans prendre en considération le comportement de l'autre conducteur impliqué ; que la cour d'appel a constaté que M. [T] roulait à une « allure normale », soit 70 km/h, lors de sa manoeuvre de dépassement par la gauche d'un bus scolaire circulant à 20 km/h, à hauteur d'une intersection où cette limite maximale de vitesse prenait fin pour repasser à 90 km/h et où la chaussée était séparée par une ligne de dissuasion, M. [T] ayant percuté l'arrière du bus après avoir freiné et s'être rabattu sur sa droite pour éviter le bus, et également que le bus avait tourné sur sa gauche sans que cela puisse être déduit de sa vitesse, très lente de manière constante et dont le conducteur avait, au moment où M. [T] se rapprochait pour le dépasser, mis son clignotant en amorçant immédiatement son tournant à gauche vers la route, le bus n'étant pas dans sa voie de circulation lors du choc, puisqu'il était alors en travers de la route, ce qui n'était pas une difficulté ou un obstacle prévisible faute de preuve que son clignotant ait été en fonctionnement au moment où M. [T] avait engagé sa manoeuvre de dépassement ; qu'en déduisant de ces circonstances l'absence de faute de M. [T] de nature à exclure ou limiter son droit à indemnisation, et notamment une absence de défaut de maîtrise de son véhicule, la cour d'appel, qui a pris en compte le comportement du conducteur du bus impliqué dans l'accident pour apprécier la faute de la victime conducteur ayant contribué à son préjudice, a violé les articles 4 et 6 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985. »

Réponse de la Cour

5. Après avoir exactement énoncé que le droit à indemnisation du conducteur victime s'apprécie sans tenir compte du comportement du conducteur de l'autre véhicule, la cour d'appel a d'abord relevé que la manoeuvre de dépassement entreprise par M. [T] était autorisée.
6. Elle a ensuite rappelé les circonstances de l'accident telles qu'elles résultent des auditions des conducteurs mais aussi d'un témoin et des constatations des gendarmes, exposant que M. [T] avait entrepris de dépasser le bus scolaire qui circulait à faible allure et s'était déporté au même moment.
7. Elle a exclu tout défaut de maîtrise ou méconnaissance des distances de sécurité de la part de M. [T] aux motifs qu'il circulait à la vitesse autorisée, sur une chaussée ne présentant pas de problème d'humidité ou de visibilité, que le dépassement était autorisé, que le bus scolaire reprenait sa circulation à faible vitesse après s'être arrêté, que le choc avait eu lieu au milieu de la chaussée et non sur la voie de circulation du bus, et qu'il n'était pas démontré que le clignotant de l'autobus fonctionnait au moment où il avait entrepris son dépassement, et que M. [T] avait vainement tenté d'éviter le choc en freinant et en se rabattant sur la droite.
8. La cour d'appel, qui n'a pas pris en compte le comportement du bus mais les circonstances de l'accident, a pu en déduire que M. [T] n'avait pas commis de faute ayant participé à la réalisation de son dommage.
9. Le moyen n'est, dès lors, pas fondé.

PAR CES MOTIFS, la Cour :

REJETTE le pourvoi ;