

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

CITEZ-NOUS DE LA FAÇON SUIVANTE :

A. CAYOL, *Les évolutions marquantes en assurance automobile (2020-25)* in « Retour sur les évolutions marquantes du droit des assurances entre 2020 et 2025 pour le 100<sup>e</sup> numéro du BJDA », Colloque BJDA/ LEXIS 360, 12 sept. 2025, Université Lyon 3, bjda.fr 2025 n° 101

## **Les évolutions marquantes en assurance automobile (2020-25)<sup>1</sup>**

Amandine CAYOL,

*Professeur de droit privé à l'Université de Caen-Normandie*

### **Déchéances – Exclusions de garantie – FGAO – Nullité du contrat d'assurance automobile – Opposabilité des exceptions à la victime – Véhicule terrestre à moteur**

S'il est un pan du droit des assurances qui a connu des évolutions marquantes entre 2020 et 2025, c'est bien celui relatif à l'assurance automobile. Plusieurs sont d'origine textuelle, issues notamment de l'ordonnance du 6 décembre 2023 portant transposition de la directive européenne n°2021/2118 du 24 novembre 2021, mais aussi des décrets n° 2023-1152 du 8 décembre 2023 et n° 2023-1225 du 21 décembre 2023. D'autres, ont été impulsées par la jurisprudence, avec plusieurs décisions particulièrement importantes rendues tant par la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) que par la Cour de cassation sur la période étudiée.

Les évolutions les plus marquantes, qui seront l'objet de notre rapide présentation, concernent, en premier lieu (I), le champ d'application de l'obligation d'assurance et le domaine d'intervention du Fonds de garantie des assurances obligatoires (FGAO) et, en second lieu (II), l'opposabilité des exceptions aux tiers victimes.

#### I) Précisions quant au champ d'application de l'obligation d'assurance et au domaine d'intervention du FGAO

D'utiles précisions ont été apportées depuis 2020 quant à la notion de véhicule terrestre à moteur, soumis à l'obligation d'assurance, d'une part (A), et quant au domaine d'intervention du FGAO lorsqu'un accident de la circulation survient à l'étranger, d'autre part (B).

#### **A) La notion de véhicule terrestre à moteur, soumis à l'obligation d'assurance**

La CJUE a rappelé en 2021<sup>2</sup> que l'article 3, alinéa 1, de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs « doit être interprété en ce sens que la

<sup>1</sup> Le style oral de l'intervention a été conservé.

<sup>2</sup> CJUE, 29 avr. 2021, C-383/19, obs. R. Bigot et A. Cayol, *Dalloz actu.* 27 mai 2021.

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<sup>3</sup> ».

En France, l'obligation d'assurance concerne toute personne, autre que l'État, souhaitant faire circuler un véhicule terrestre à moteur. Ce dernier est défini, très largement comme « tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée, ainsi que toute remorque, même non attelée »<sup>4</sup>. Une décision rendue par la CJUE le 12 octobre 2023<sup>5</sup> a, fort logiquement, précisé qu'un vélo à assistance électrique ne relève pas de l'obligation d'assurance des véhicules automoteurs car il n'est pas actionné exclusivement par une force mécanique.

L'article 2 de l'ordonnance n° 2023-1138 du 6 décembre 2023<sup>6</sup> portant transposition de la directive n° 2021/2118 du 24 novembre 2021 a, par ailleurs, ajouté un alinéa à l'article L. 211-1 du Code des assurances afin de préciser que « Le fauteuil roulant automoteur, dispositif médical exclusivement utilisé pour le déplacement d'une personne en situation de handicap, n'est pas considéré comme un véhicule au sens du précédent alinéa ». La jurisprudence avait déjà eu l'occasion d'affirmer, dans un arrêt remarqué du 6 mai 2021, « qu'un fauteuil roulant électrique, dispositif médical destiné au déplacement d'une personne en situation de handicap, n'est pas un véhicule terrestre à moteur au sens de la loi du 5 juillet 1985 »<sup>7</sup>, afin de qualifier de victime non conductrice l'utilisateur d'un tel fauteuil ayant subi un accident de la circulation. La solution était fondée sur une interprétation téléologique de la loi *Badinter*, la Cour de cassation ayant considéré que, « par l'instauration de ce dispositif d'indemnisation sans faute, le législateur, prenant en considération les risques associés à la circulation de véhicules motorisés, 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 ». Il avait alors été souligné que cette solution n'était pas nécessairement transposable à la situation où la personne en fauteuil roulant blesse une victime piétonne<sup>8</sup>.

Pour finir, précisons que le décret n° 2023-1152 du 8 décembre 2023<sup>9</sup> a entraîné une importante évolution des modalités de vérification du respect de l'obligation d'assurance, lesquelles sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2024. La traditionnelle « vignette verte » a été supprimée pour

---

<sup>3</sup> Déjà, CJUE 4 sept. 2018, 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.

<sup>4</sup> C. assur., art. L. 211-1.

<sup>5</sup> CJUE, 12 oct. 2023, C-286/22, *KBC Verzekeringen NV c/ P&V Verzekeringen CVBA*, obs. R. Bigot et A. Cayol, *Dalloz actu.* 9 nov. 2023.

<sup>6</sup> Sur laquelle, voir R. Bigot et A. Cayol, « Assurance automobile : transposition de la directive européenne n° 2021/2118 du 24 novembre 2021 », *Dalloz actu.* 15 janv. 2024.

<sup>7</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 6 mai 2021, n° 20-14.551, *bjda.fr* 2021 n° 75, note A. Cayol.

<sup>8</sup> Ch. Quézel-Ambrunaz, *D.* 2022, p. 35 : « La Cour de cassation a adopté une interprétation à la lumière d'une convention internationale, pour protéger la victime handicapée. Rien ne s'oppose, dans l'esprit de cette convention, à ce que l'on considère que, lorsqu'il cause un dommage, un fauteuil roulant électrique est bien un véhicule terrestre à moteur ».

<sup>9</sup> Sur lequel, voir R. Bigot et A. Cayol, « Modification des règles de preuve de l'assurance des véhicules immatriculés », *Dalloz actu.* 17 janv. 2024.

les véhicules immatriculés, le nouvel article R. 211-14-0 posant une présomption d'assurance qui repose sur les informations du fichier des véhicules assurés (FVA), lequel liste les contrats d'assurance de responsabilité civile automobile (dits « au tiers ») dont la souscription est obligatoire depuis la loi n° 58-208 du 27 février 1958. L'ancien système de preuve n'est maintenu que pour les véhicules non immatriculés, lesquels ne relèvent pas du périmètre du FVA.

## **B) L'intervention du FGAO pour les accidents survenus au sein de l'Union européenne**

Depuis 2020<sup>10</sup>, la Cour de cassation opte pour une nouvelle solution concernant l'indemnisation des dommages causés par un accident de la circulation survenu à l'intérieur de l'Espace économique européen (EEE) : elle affirme désormais 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 (CIVI) 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 ». Dès lors, un accident survenu au Portugal - État membre de l'EEE - impliquant un véhicule conduit par un ressortissant portugais et assuré au Portugal relève « de la compétence du FGAO, désigné comme organisme d'indemnisation par l'article L. 421-1 du Code des assurances, peu important la vocation subsidiaire de ce fonds en présence d'un assureur du responsable susceptible d'indemniser la victime, ce qui excluait la compétence de la CIVI telle quelle résulte de l'article 706-3 du Code de procédure pénale<sup>11</sup> ».

De même, les dommages résultant d'un accident survenu en Italie, impliquant un véhicule immatriculé dans ce pays et assuré par la société Groupama, sont « exclus du régime d'indemnisation propre aux victimes d'infractions<sup>12</sup> ». La deuxième chambre civile considérait au contraire, jusque-là, que « 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<sup>13</sup> ». Autrement dit, 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 circulation, elle retient, depuis 2020, que la compétence du FGAO est exclusive de celle des CIVI concernant les accidents de la circulation survenus à l'intérieur de l'EEE. La solution est constante depuis lors<sup>14</sup>.

---

<sup>10</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 24 sept. 2020, n° 19-12.992 ; encore Cass. 2<sup>e</sup> civ., 26 nov. 2020, n° 19-21.014.

<sup>11</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 24 sept. 2020, n° 19-12.992.

<sup>12</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 26 nov. 2020, n° 19-21.014.

<sup>13</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 8 déc. 1999, n° 97-20.120.

<sup>14</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 6 mai 2021, n° 19-24.996, FD ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 24 nov. 2022, n° 20-23.462, FS-B, et Cass. 2<sup>e</sup> civ., 24 nov. 2022, n° 20-22.100, FS-B.

La Cour de cassation a tenu à préciser en 2022<sup>15</sup> 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 ». Si elle peut *a priori* surprendre, une telle affirmation s'explique par la création par le législateur, en 2003, d'une procédure particulière pour l'indemnisation des victimes françaises d'accidents de la circulation survenant dans un pays membre de l'EEE et impliquant un véhicule terrestre à moteur ayant son stationnement habituel et assuré au sein de l'EEE également.

Il était donc permis de s'interroger sur le maintien de la solution posée dans les années 1990, à une époque antérieure à cette réforme. En outre, la Cour de cassation indique qu'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 spécifique<sup>16</sup>.

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 ». 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 applicable à l'accident selon la Convention de la Haye, c'est-à-dire, la loi du lieu de l'accident<sup>17</sup> ». Un arrêt rendu le 21 décembre 2023<sup>18</sup> confirme pourtant, de nouveau, que le FGAO est compétent – à l'exclusion des CIVI – lorsqu'un accident de la circulation a lieu sur le territoire d'un État membre de l'EEE.

Si de nombreuses évolutions ont ainsi eu lieu depuis 2020 concernant le champ d'application de l'obligation d'assurance et le domaine d'intervention du FGAO, un mouvement visant à rendre les exceptions inopposables aux victimes, en vue de garantir leur indemnisation effective, est nettement perceptible.

## II) Extension de l'inopposabilité des exceptions aux tiers victimes

Afin de favoriser l'indemnisation des victimes, le Code des assurances prévoit l'impossibilité pour l'assureur du responsable de leur opposer un certain nombre d'exceptions. Tel est le cas des déchéances<sup>19</sup>, 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 frauduleuse<sup>20</sup>, des

---

<sup>15</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 24 nov. 2022, n° 20-22.100, FS-B, précité.

<sup>16</sup> Ont été ainsi exclus de la compétence de cette commission, les victimes d'accidents du travail (Cass. 2<sup>e</sup> civ., 7 mai 2003, n° 01-00.815), les victimes d'accidents de service (Cass. 2<sup>e</sup> civ., 30 juin 2005, n° 03-19.207), ainsi que les militaires tués ou blessés en service (Cass. 2<sup>e</sup> civ., 28 mars 2013, n° 11-18.025).

<sup>17</sup> V. Roulet, obs. sur Cass. 2<sup>e</sup> civ., 24 nov. 2022, n° 20-23.462, et Cass. 2<sup>e</sup> civ., 24 nov. 2022, n° 20-22.100, *Dalloz actu.* 15 déc. 2022 ; déjà, Ph. Brun, obs. sur Cass. 2<sup>e</sup> civ., 24 sept. 2020, n° 19-12.992, *D.* 2021, p. 46.

<sup>18</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 21 déc. 2023, n° 22-16.039, F-D.

<sup>19</sup> Depuis Cass. civ., 15 juin 1931, *RGAT* 1931, p. 801.

<sup>20</sup> C. assur., art. R. 211-13, 3°.

exclusions de garanties « facultatives » prévues par les articles R. 211-10 et R. 211-11<sup>21</sup> du Code des assurances, et des franchises<sup>22</sup>. 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 responsable<sup>23</sup> et peut exercer contre ce dernier une action en remboursement pour toutes les sommes payées à sa place<sup>24</sup>.

Ces hypothèses se sont multipliées ces dernières années concernant, d'une part (A), les déchéances et exclusions de garantie et, d'autre part (B), la nullité du contrat d'assurance.

### **A) Les déchéance et exclusions de garantie**

Si l'article R. 211-13 pose le principe de l'inopposabilité des déchéances de garantie aux victimes, une exception était prévue concernant la suspension régulière de la garantie pour non-paiement des primes. L'article 1<sup>er</sup> du décret n° 2023-1225 du 21 décembre 2023<sup>25</sup> a supprimé la possibilité, pour l'assureur automobile, d'opposer aux tiers victimes cette exception. Aucune déchéance de garantie n'est désormais susceptible de l'être. Cependant, la Cour de cassation a considéré, dans un arrêt du 26 juin 2025, que la suspension de garantie pour non-paiement des primes, prévue par l'article R. 211-13, 2° du Code des assurances dans sa rédaction antérieure à celle issue du décret du 21 décembre 2023, en dépit de sa contrariété au droit de l'Union européenne, reste opposable par l'assureur de responsabilité automobile au FGAO, lorsque ce texte est temporellement applicable<sup>26</sup>.

Une décision rendue par la chambre criminelle le 19 novembre 2024<sup>27</sup> s'inscrit, elle aussi, dans le mouvement de renforcement de la protection des victimes d'accidents de la circulation. Opérant un revirement de jurisprudence, la chambre criminelle y affirme que les articles R. 211-10, 1° et R. 211-13, 4° du Code des assurances « doivent être interprété[s] en ce sens qu'[ils] rendent inopposables à l'assuré victime qui n'était pas conducteur du véhicule assuré les clauses prévoyant une exclusion de 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 vigueur pour la conduite du véhicule ». Dans un arrêt à la motivation enrichie, elle rappelle sa jurisprudence antérieure en sens contraire<sup>28</sup> et souligne que cette ancienne solution n'apparaît pas conforme au droit de l'Union européenne, ce qui justifie son abandon.

---

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

<sup>22</sup> Depuis le décret n° 93-581 du 26 mars 1993 : C. assur., art. R. 211-13, 1°.

<sup>23</sup> C. assur., art. R. 211-13, al. 2.

<sup>24</sup> C. assur., art. R. 211-13, al. 3.

<sup>25</sup> Visant à intégrer en droit français les nouvelles règles adoptées par l'Union européenne en matière de circulation de véhicules automoteurs et de l'assurance de responsabilité civile couvrant les dommages susceptibles d'être causés par leur utilisation. Sur lequel, voir R. Bigot et A. Cayol, « Assurance automobile : suite de la transposition de la directive européenne n° 2021/2118 du 24 novembre 2021 », *Dalloz actu.* 16 janv. 2024.

<sup>26</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 26 juin 2025, n° 23-16.328 et n° 24-13.312.

<sup>27</sup> Cass. crim., 19 nov. 2024, n° 23-85.009, FS-B.

<sup>28</sup> Point 10 : « La Cour de cassation a jugé que les clauses d'exclusion de garantie sus-mentionnées sont, par exception, opposables à la victime qui, souscriptrice du contrat d'assurance, a laissé conduire son véhicule par une personne qu'elle savait ne pas être titulaire du permis de conduire et s'est dès lors elle-même placée, en connaissance de cause, dans une situation exclusive de la garantie (Cass. crim., 8 nov. 1990, n° 88-86.418 ; Cass. 2<sup>e</sup> civ., 20 nov. 1996, n° 94-20.884 ; Cass. 1<sup>ère</sup> civ., 6 juin 2001, n° 98-19.023). »

Plusieurs décisions importantes rendues depuis 2020 ont, quant à elles, étendu l'inopposabilité de la nullité du contrat d'assurance automobile aux victimes d'accidents de la circulation.

## **B) La nullité du contrat d'assurance automobile**

La nullité, prévue par l'article L. 113-8 en cas de fausse déclaration intentionnelle du risque, était traditionnellement considérée par la Cour de cassation comme opposable aux victimes<sup>29</sup>, conformément au droit commun des contrats, en vertu duquel une exception de nullité est en principe opposable *erga omnes*. Toutefois, sous la pression de la CJUE dans son arrêt *Fidelidade* de 2017<sup>30</sup>, la haute juridiction a réalisé un revirement sur ce point en 2019<sup>31</sup> en réalisant un « déplacement de la ligne de démarcation entre la solidarité et la mutualité »<sup>32</sup>. Jusqu'alors, les victimes, auxquelles la nullité du contrat était opposable, étaient indemnisées par le FGAO. Ce dernier ne peut plus, désormais, être appelé à prendre en charge tout ou partie de l'indemnité d'assurance<sup>33</sup>.

La chambre criminelle s'est alignée sur cette position dans un arrêt du 8 septembre 2020<sup>34</sup> : en déclarant inopposable aux victimes la nullité du contrat pour fausse déclaration intentionnelle du risque, la cour d'appel « a, à bon droit, interprété les articles L. 113-8 et R. 211-3 du code des assurances au regard des finalités et de la portée générale des dispositions du droit de l'Union européenne telles que précisées par l'arrêt du 20 juillet 2017, *Fidelidade*, (C 287-16) de la Cour de justice de l'Union européenne et codifiées par la directive du Parlement et du Conseil n° 2009/103/CE du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité ».

Précisons que la loi *Pacte* du 22 mai 2019 a consacré et généralisé cette solution<sup>35</sup>. Le nouvel article L. 211-7-1<sup>36</sup> 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. Dans la continuité, l'article 3 du décret n° 2023-1225 du 21 décembre 2023 a logiquement supprimé toute référence à la nullité du contrat d'assurance aux articles R. 421-4, R. 421-5 et R. 421-18 du Code des assurances.

Poursuivant son œuvre protectrice des victimes d'accidents de la circulation, la CJUE a étendu la portée de sa décision *Fidelidade* à la victime souscriptrice du contrat d'assurance dans un

---

<sup>29</sup> Cass. 1<sup>ère</sup> civ., 23 juin 1971, n° 70-10.512.

<sup>30</sup> CJUE 20 juil. 2017, C-287/16.

<sup>31</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 29 août 2019, n° 18-14.768 PB, *bjda.fr* 2019, n°65, note. A. Cayol.

<sup>32</sup> F. Leduc, « L'exception de nullité inopposable : une étrangeté qui gagne du terrain dans le contrat d'assurance », *RDC* 2018/1, p. 73.

<sup>33</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 16 janv. 2020, n° 18-23.381, PB.

<sup>34</sup> Cass. crim., 8 sept. 2020, n° 19-84.983, publié.

<sup>35</sup> C. assur., art. L. 211-7-1, lequel vise toutes les hypothèses de nullité du contrat d'assurance.

<sup>36</sup> Prenant effet le 24 mai 2019.

arrêt *Matmut* du 19 septembre 2024<sup>37</sup>. L'originalité, dans cette affaire, tenait au fait que la victime, passagère lors de l'accident, n'était autre que le souscripteur du contrat d'assurance annulé. Autrement dit, la victime était l'auteur de la fausse déclaration intentionnelle des risques lors de la souscription du contrat. Il pouvait dès lors être tentant d'opposer à cet assuré de mauvaise foi la nullité du contrat afin de tenir compte de son comportement. Telle n'est pas la solution retenue par la CJUE qui fait clairement primer sa qualité de victime sur celle de souscripteur fautif, réservant seulement l'hypothèse d'un abus de droit, strictement entendu.

Dans la continuité cette décision, la deuxième chambre civile a étendu, dans un arrêt rendu le 23 janvier 2025<sup>38</sup>, la règle au souscripteur à l'origine de l'annulation du contrat qui a la qualité de victime par ricochet d'un accident de la circulation. Retenant que la « personne lésée » au sens de la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009 doit être comprise comme toute personne « ayant droit à la réparation du dommage causé par des véhicules », elle décide qu'il n'est pas justifié de traiter différemment le souscripteur fautif, suivant qu'il est une victime directe ou indirecte. Allant même plus loin, la Cour accepte de faire bénéficier la caisse primaire d'assurance maladie de l'inopposabilité de la nullité du contrat d'assurance, en qualité de tiers subrogé dans les droits des passagers victimes indemnisés. Comme l'a souligné avec justesse Victorine Tournaire, « sous couvert d'interprétation conforme, elle s'engage ainsi dans un dépassement pour partie discutable du droit de l'Union européenne », ne suivant d'ailleurs pas l'avis de l'avocat général Philippe Brun sur ce point<sup>39</sup>. Il ne s'agit plus là d'un mouvement de faveur pour les victimes mais du transfert d'une charge économique des finances publiques vers l'assurance privée...

Une limite résulte toutefois d'un arrêt rendu le 26 juin 2025<sup>40</sup>. La Cour de cassation y énonce, au visa de l'article L. 113-8 du Code des assurances, que « si l'assureur dont le contrat est nul est tenu d'indemniser les tiers lésés à l'égard desquels la nullité est inopposable, il est en droit d'obtenir de l'assureur d'un autre véhicule impliqué dans l'accident, auquel cette nullité est opposable, le remboursement de l'intégralité des sommes qu'il a versées »<sup>41</sup>. La qualité d'assureur de responsabilité automobile justifie la solution au regard du droit de l'Union : « les articles 3, §1, et 13, de la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009, tels qu'interprétés par la Cour de justice de l'Union européenne, ne régissent pas les rapports entre l'assureur, tenu d'indemniser les victimes nonobstant la nullité du contrat d'assurance souscrit auprès de lui, et l'assureur de tout autre véhicule impliqué dans l'accident dont le contrat n'est pas nul »<sup>42</sup>.

---

<sup>37</sup> CJUE, 19 sept. 2024, *Matmut*, C-236/23. Décision rendue à la suite d'une question préjudicielle posée par la deuxième chambre civile (qui a ensuite pu rendre un avis : Cass. 2<sup>e</sup> civ. 19 déc. 2024, n° 22-70.015), elle-même saisie pour avis par la chambre criminelle de la Cour de cassation (laquelle a finalement pu rendre sa propre décision : Crim., 23 sept. 2025, n° 20-86.015).

<sup>38</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 23 janv. 2025, n° 23-15.983 et n° 23-16.795, F-BR.

<sup>39</sup> Ph. Brun et A. Tournaire, *RCA* 2025, étude 3.

<sup>40</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 26 juin 2025, n° 23-20.778, FS-B.

<sup>41</sup> *Ibid.*, pt 12.

<sup>42</sup> *Ibid.*, pt 10.