

Implication du véhicule en stationnement projeté sur un autre par un troisième

Jean-Luc Aubert

NOTE


[1 à 4] Les circonstances dans lesquelles peut se produire un accident de la circulation sont assurément très diverses. On comprend, dans ces conditions, que l'approche de la notion d'implication, et sa définition, puissent varier. Il est permis d'estimer, cependant, que la Cour de cassation, dans l'orientation actuelle de son interprétation, opère une distinction qui n'a pas lieu d'être et qui est source de distorsions et d'arbitraire.


1. - Il semble bien en effet, que, pour la deuxième Chambre civile, la notion d'implication doit être appréhendée différemment selon que le véhicule est, ou non, en mouvement. Le véhicule *en mouvement*, en principe, impliqué ; celui qui est *à l'arrêt* ne le sera que s'il apparaît que les conditions de son stationnement étaient de nature à perturber la circulation, et plus précisément celle du « véhicule-victime ». Tel est, croyons-nous, l'enseignement que l'on peut tirer des quatre décisions présentées ci-dessus.

A priori, semblable ligne de jurisprudence paraît satisfaisante. Un examen plus attentif des décisions permet cependant d'en douter très sérieusement.

2. - Il convient d'observer, en premier lieu, que l'implication du véhicule en mouvement, si elle est, apparemment, acquise en principe, ne l'est pas toujours de la même manière. Selon l'arrêt du 21 mai 1990, l'implication est certaine lorsque le véhicule « a participé matériellement à la réalisation du dommage ». L'arrêt du 28 févr. 1990 est, en revanche, beaucoup plus large : il suffit qu'il soit « intervenu d'une manière ou d'une autre » dans l'accident. A vrai dire, cette seconde formule, qui englobe la première, devrait lui être préférée, d'autant que celle-ci comporte une référence sans doute périlleuse - en ce qu'elle peut donner lieu à des mises en oeuvre contradictoires - à une nécessaire participation matérielle à la *réalisation du dommage*, ce qui n'est pas loin de la causalité traditionnelle.

On pourrait, au demeurant, s'étonner de la très grande différence des formules ainsi consacrées. L'explication réside dans les circonstances de l'accident : dans l'arrêt du 21 mai 1990, il s'agissait d'un véhicule qui avait été projeté par un autre - ce pourquoi il était en mouvement ! - sur un troisième. Le dommage était donc matériellement relié au véhicule. Semblable circonstance ne se retrouvait pas, du tout, dans l'espèce qui a donné lieu à l'arrêt du 28 févr. 1990, où le passager du véhicule avait été blessé par une pierre qui, tombée d'un talus, avait traversé le pare-brise de l'automobile.

Dans un système d'indemnisation qui récuse toute référence à la causalité  (1), il aurait sans doute été préférable de retenir, pour tous les cas, la formule de ce dernier arrêt qui semble beaucoup mieux adaptée à un tel système.

3. - Cela étant, force est d'observer que la Haute juridiction traite encore d'une autre manière - toute différente - les situations où le véhicule - dont on recherche l'implication - est demeuré *immobile*. Dans cette hypothèse, et conformément à une jurisprudence qui a pris corps assez rapidement  (2), le véhicule en stationnement est impliqué, ou ne l'est pas, selon qu'il a *perturbé la circulation*, ou non. La solution est tout à fait contestable à différents égards. D'abord, parce que sans le dire - et encore ! - elle réintroduit la faute dans un système qui,

plus encore que la causalité, entend soustraire le principe de l'indemnisation (3) à toute recherche de cette sorte de circonstance. Ensuite, parce que - comme la faute, et c'est inévitable - la notion de perturbation peut donner lieu, dans son appréciation, à des interprétations divergentes et à des solutions contradictoires. A cet égard, les arrêts du 9 mai et du 7 juin 1990 sont exemplaires.

Le premier a été rendu sur une espèce dans laquelle une automobile avait, de nuit, heurté l'arrière d'un camion à l'arrêt. Pour décider que ce camion était impliqué les juges avaient relevé qu'il stationnait de nuit, tous feux éteints, sur une route nationale, et qu'il obstruait dangereusement un couloir de circulation, à un endroit où n'existait aucun éclairage public, et où la circulation restait ouverte. La Cour de cassation estime cette motivation satisfaisante. Assurément ! Même dans un régime de faute prouvée, la responsabilité aurait été acquise ! Qui peut le plus peut, sans aucun doute, le moins.

Le second arrêt, celui du 7 juin 1990, refuse au contraire l'implication du véhicule en stationnement parce que celui-ci ne perturbait pas la circulation de l'automobile qui était entrée en collision frontale avec lui. Soit. Qu'en était-il en fait ? La lecture de l'arrêt fait apparaître que cette automobile avait percuté un camion de ramassage d'ordures, éclairé par ses feux de croisement et un gyrophare, alors qu'il stationnait dans la partie gauche de la chaussée dans son sens de marche, donc sur la partie droite de la chaussée réservée à l'automobiliste. Pour refuser l'implication, les juges du fond avaient observé que le camion était arrêté sur un côté de la rue où le stationnement n'était pas interdit ; que l'accident se serait produit de la même façon s'il avait été arrêté dans l'autre sens ; et que, dans cette hypothèse, il aurait même été moins visible puisque l'arrière du camion n'aurait été équipé que de feux rouges et que le gyrophare aurait été plus éloigné. On admirera, au passage, avec le luxe des détails et des supputations, la perspicacité des juges du fond. Pour approuver leur décision, la Haute juridiction énonce que « les conditions d'arrêt du camion ... n'étaient pas de nature à perturber la circulation du véhicule ... et qu'en conséquence il (le camion) n'était pas impliqué dans l'accident ».

Une telle solution - qui marque un retour à l'époque du rôle passif de la chose, sinon, plus simplement encore à la responsabilité sur faute prouvée - peut surprendre : on voit mal, en particulier, comment le stationnement du camion litigieux pouvait ne pas « perturber la circulation du véhicule » dès lors qu'il contraignait le conducteur à un écart, et que précisément ce conducteur était mort pour ne pas l'avoir opéré !

Cette sorte de solution, et le type des discussions qu'elle peut engendrer, démontrent à eux seuls la perversité du principe de solution retenu.

4. - Cette jurisprudence de la Haute juridiction est d'autant plus regrettable qu'elle aboutit à introduire une difficulté dans le seul cas où l'implication ne devrait pas poser de problème : celui où il y a eu contact entre la victime et le véhicule terrestre à moteur. Dans un tel cas, en effet, parce que ce véhicule représente un antécédent nécessaire du dommage - une condition *sine qua non* de celui-ci - il est forcément impliqué (4).

C'est pourquoi, à notre avis, la distinction qu'il convient de faire n'est pas celle des véhicules en mouvement ou à l'arrêt, mais bien celle qui oppose les situations selon qu'il y a eu, ou non, *contact* entre le véhicule et le siège du dommage.

Lorsqu'il y a *contact*, l'implication s'impose nécessairement, pour la raison qui a été évoquée précédemment.

En l'*absence de contact*, en revanche, l'implication du véhicule doit être recherchée positivement. C'est évidemment là que se pose la véritable question d'une définition de l'implication. Celle que donne l'arrêt du 28 févr. 1990 peut, assurément, être retenue, selon laquelle *il y a implication dès l'instant que le véhicule est intervenu d'une manière ou d'une autre dans l'accident*. Mais la formule peut être utilement éclairée par une observation complémentaire, à savoir que l'implication suppose l'existence d'une relation entre le véhicule et l'accident, relation qui peut être soit un *lien de causalité*, soit un *lien de simple éventualité*,

et pour l'établissement de laquelle l'idée de perturbation peut présenter quelque utilité, parfois, dans ce dernier cas. Cela signifie qu'il suffit que le véhicule *ait pu jouer* un rôle dans la production de l'accident pour que l'implication se trouve établie. Dès l'instant, par conséquent, que les circonstances démontrent que le véhicule a pu intervenir dans la production du dommage - ce qui est sûr lorsqu'il y a eu contact avec le siège du dommage, mais ce qu'il faut démontrer en l'absence d'un tel contact - son implication est acquise. Il n'est pas besoin d'établir l'effectivité de ce rôle (5). Il ne saurait davantage être question de remettre en question l'implication ainsi démontrée par la preuve de l'absence de toute relation causale.

Mots clés :

RESPONSABILITE CIVILE (ACCIDENTS DE LA CIRCULATION) * Implication * Véhicule * Stationnement * Autre véhicule * Heurt

(1) V. J. Flour et J.-L. Aubert, *Les obligations*, vol. 2, *Le fait juridique*, 4e éd. 1989, n° 303 s.

(2) Cf. J. Flour et J.-L. Aubert, *op. cit.*, n° 306, *in fine*.

(3) La faute n'a plus, dans la loi de 1985, qu'un rôle accessoire, qui la cantonne au plan de la mesure de l'indemnisation, sous de multiples restrictions.

(4) V. J. Flour et J.-L. Aubert, *op. cit.*, n° 306. Il va de soi que les mécanismes de causalité - tel celui de l'équivalence des conditions - ne sont pas proscrits par le système de la loi de 1985 lorsqu'ils sont utilisés *positivement*, pour *établir* l'implication. Ils ne sont placés hors jeu que pour une mise en oeuvre *négative* : la preuve de l'absence de lien causal ne saurait écarter une implication reconnue (J. Flour et J.-L. Aubert, *op. cit.*, n° 304).

(5) J. Flour et J.-L. Aubert, *op. cit.*, n° 304.