

Implication sans contact : vers une conception et une application très extensives de l'implication

(Civ. 2^e, 18 mai 2000, Bull. civ. II, n° 79 ; 13 juill. 2000, à paraître au Bulletin ; Resp. civ. et assur. 2000.comm.324)

Patrice Jourdain, Professeur à l'Université Panthéon-Sorbonne (Paris I)

Dans le prolongement d'arrêts récents rapportés dans ces colonnes qui concernaient des accidents complexes (Civ. 2^e, 6 janv. et 24 févr. 2000, RTD civ. 2000.348¹), la Cour de cassation semble vouloir admettre de plus en plus largement l'implication du véhicule en cas d'absence de contact avec le siège du dommage. On en jugera à travers deux nouveaux arrêts.

Le premier est celui dont les faits ont été relatés ci-dessus (Civ. 2^e, 13 juill. 2000, *Association Ars Spectacles et autres c/ Allianz Via assurances et autres* ; V. *supra*, n° 4¹, pour leur exposé complet) et qui a approuvé une cour d'appel d'avoir retenu l'implication du véhicule, dont le système d'alarme s'est déclenché en même temps qu'un feu d'artifice, dans l'accident résultant du heurt de deux chevaux affolés avec un autre véhicule. Pour rejeter le pourvoi qui niait toute implication du véhicule du défendeur, en soulignant notamment qu'il n'était pas entré en contact avec celui des victimes et se trouvait stationné à une dizaine de kilomètres de l'endroit où le fait dommageable s'est produit, la Cour de cassation observe que l'arrêt avait retenu que le déclenchement de l'alarme du véhicule a concouru directement à l'affolement des chevaux et participé à provoquer leur fuite initiale qui s'est achevée par le heurt avec la voiture de la victime.

Si, en cas d'absence de contact entre le véhicule du défendeur et le siège du dommage, on retient comme critère de l'implication le « rôle quelconque » du véhicule dans l'accident ou son « intervention à quelque titre que ce soit », pour reprendre les formules jurisprudentielles, on peut sans doute admettre qu'en l'espèce le véhicule en stationnement était impliqué dans l'accident provoqué par les chevaux. Car, ainsi que l'ont énoncé les juges, le déclenchement de l'alarme a contribué à provoquer leur fuite initiale et les conséquences dommageables qui en ont résulté. La Haute juridiction, qui identifie l'implication dans l'accident au lien de causalité entre le fait du véhicule et l'accident, met ici en oeuvre une conception très souple de la causalité qui évoque la théorie de l'équivalence des conditions car on peut certainement dire que le fait du véhicule a été une condition nécessaire de l'accident qui ne se serait pas produit sans lui. En même temps, c'est une très large acception de l'implication qui est retenue dans les hypothèses d'absence de contact.

On peut d'ailleurs se demander si l'application de cette conception de l'implication n'est pas en l'espèce exagérément extensive. Est-il bien raisonnable en effet d'admettre l'implication du véhicule en stationnement dans un accident qui s'est produit, comme le pourvoi se plaisait à le relever, une vingtaine de minutes après le fait du véhicule (déclenchement de l'alarme) et à une dizaine de kilomètres de son lieu de stationnement ? On peut en douter. Contrairement à ce que les juges ont énoncé, le caractère causal du fait du véhicule était très indirect car, ainsi que le soulignait encore le pourvoi, les chevaux avaient été maîtrisés après le galop déclenché par l'alarme et seule la mise en route du gyrophare et de la sirène du camion des pompiers avait provoqué un nouveau galop qui était la cause directe de l'accident. De sorte que l'on en vient à penser que le recours à l'équivalence des conditions pour apprécier l'implication dans l'accident pourrait être parfois tempéré par un soupçon de causalité adéquate, comme c'est le cas dans le droit commun de la responsabilité civile pour l'appréciation du lien de causalité

entre le fait générateur et le dommage. Il est vraisemblable en effet qu'en droit commun, le fait du véhicule aurait été considéré comme trop indirect et trop lointain pour être jugé causal, alors surtout que d'autres causes plus directes et bien plus adéquates (sirène et gyrophare du véhicule des pompiers, fait des chevaux) se sont intercalées entre le fait du véhicule et le dommage (sur les concessions de la jurisprudence à la doctrine de la causalité adéquate, V. G. Viney et P. Jourdain, Les conditions de la responsabilité, n° 356 et s.).

Le second arrêt révèle mieux encore le laxisme de la Cour de cassation pour l'appréciation de l'implication dans les cas d'absence de contact (*Civ. 2^e, 18 mai 2000, Somnavilla c/ Mathieu et autre*).

Un heurt s'était produit entre deux véhicules circulant en sens inverses lors de leur croisement. L'un d'eux poursuivait sa route ; l'autre, légèrement endommagé, fit demi-tour et se lança à sa poursuite. Parvenu à une cinquantaine de mètres derrière le fuyard, le poursuivant fit des appels de phares pour lui faire signe de s'arrêter. C'est alors que la conductrice du véhicule poursuivi perdit le contrôle de son automobile dans un virage. Grièvement blessée, elle décéda des suites de ses blessures. Une cour d'appel débouta les ayants droit de la victime de leur action en réparation contre le conducteur du véhicule poursuivant en estimant que le seul accident qui a produit les dommages est le choc avec un talus percuté par le véhicule de la victime et en considérant que le véhicule du défendeur n'était pas impliqué dans cet accident. Mais la Cour de cassation en décida autrement. Après avoir rappelé « qu'est impliqué tout véhicule qui est intervenu, à quelque titre que ce soit, dans la survenance de l'accident », elle énonça qu'il résultait des constatations des juges du fond que le véhicule du défendeur était impliqué dans l'accident.

Pour écarter toute implication du véhicule du défendeur, la cour d'appel s'en était tenue à son intervention dans la collision initiale avec l'automobile de la victime. Elle avait donc estimé que la poursuite engagée pour rattraper la victime était sans incidence sur la perte de contrôle du véhicule de celle-ci dans un virage : ni le fait de la suivre à distance, ni les appels de phares ne pouvaient, selon les juges du fond, avoir joué un rôle dans l'accident dont elle fut victime. Au contraire, pour la Haute juridiction, ces circonstances suffisaient à caractériser l'implication, c'est-à-dire l'intervention du véhicule à quelque titre que ce soit dans l'accident.

C'est donc, là encore, à une conception très large de l'implication que l'arrêt se réfère en l'absence de contact avec le véhicule du défendeur. Sur le fond, la Haute juridiction fait une nouvelle application de la théorie causaliste de l'équivalence des conditions, puisqu'il suffit d'une intervention causale quelconque du véhicule dans l'accident pour caractériser son implication ; mais, cette fois, le fait du véhicule pris en compte pour caractériser l'implication était incontestablement assez direct et assez adéquat pour être retenu sans artifice. C'est sur le terrain de la preuve que la Haute juridiction se montre plus audacieuse. On observera en effet qu'elle tend à présumer en fait la causalité de l'accident - et donc l'implication - car le caractère nécessairement et certainement causal du fait du véhicule ne semblait nullement démontré en l'espèce. Au contraire, les juges du fond avaient jugé que l'accident se serait produit de la même manière et avec les mêmes conséquences pour la victime, que le véhicule du défendeur ait été là ou non ; ils poursuivaient en énonçant que le comportement de la victime n'a été en aucune manière, fût-ce partiellement, déterminé par celui du défendeur ou par la simple présence de celui-ci même avec appels de phares en plein jour, pour en déduire que la preuve de l'implication n'était pas rapportée. Ces appréciations, dont on aurait pu croire qu'elles étaient souveraines s'agissant d'appréciations de fait et de preuve, tendaient à nier toute participation causale du véhicule du défendeur. En leur déniaient toute valeur, la Cour de cassation exerce un contrôle particulièrement étroit de la qualification de l'implication, en même temps elle tient la main à une conception et à une application très extensive de cette condition d'application de la loi du 5 juillet 1985.

Mots clés :

RESPONSABILITE CIVILE (ACCIDENTS DE LA CIRCULATION) * Implication du véhicule *
Notion d'implication * Rôle quelconque



RTD Civ. © Editions Dalloz 2013