



« Toulouse Capitole Publications » est l'archive institutionnelle de
l'Université Toulouse 1 Capitole.

BREVES OBSERVATIONS SUR LA QUALITE DE CONDUCTEUR

MICHEL LEROY

Référence de publication : LPA 31 oct. 2000, n° PA200021703, p. 20

Pour toute question sur Toulouse Capitole Publications,
contacter portail-publi@ut-capitole.fr

BREVES OBSERVATIONS SUR LA QUALITE DE CONDUCTEUR

Cour de cassation, 2ème chambre civile, 29 juin 2000, no 98-19234

Cass. civ. 2e, 29 juin 2000 :

Axa Assurances et a. c/ Mlle Sanchez et a.

(Pourvoi no F 98-19.234 arrêt no 695 F P-D)

La Cour :

(...)

Attendu, selon l'arrêt attaqué, qu'une collision s'est produite entre le cyclomoteur conduit par Mlle Sanchez et la voiture de Mme Ghisalberti, assurée par la société Axa, qui roulait derrière elle ; que Mlle Sanchez est tombée sur la chaussée et a été heurtée et blessée par la voiture de M. Pinotie, assuré par la compagnie Général accidents, qui suivait le véhicule de Mme Ghisalberti ; qu'elle a assigné les conducteurs des deux voitures et leurs assureurs en réparation de son préjudice.

Sur le moyen unique du pourvoi incident de la compagnie Général accidents :

Attendu que la compagnie Général accidents fait grief à l'arrêt de l'avoir condamnée, ainsi que son assuré, M. Pinotie, in solidum avec Mme Ghisalberti et son assureur, la société Axa, à réparer l'entier préjudice de Mlle Sanchez, alors, selon le moyen, que le conducteur éjecté de son véhicule lors d'une collision et heurté par terre par un second véhicule, immédiatement après sa chute ne perd pas sa qualité de conducteur, de sorte que sa faute peut lui être opposée ; qu'en statuant comme elle l'a fait la Cour d'appel a violé l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985 ;

Mais attendu, que c'est dans l'exercice de son pouvoir souverain d'appréciation des preuves que la Cour d'appel a retenu que Mlle Sanchez, après avoir été « désarçonnée » de son cyclomoteur par suite du choc avec la voiture de Mme Ghisalberti, « se trouvait étendue sur la chaussée » lorsqu'elle a été écrasée par la voiture de M. Pinotie ; qu'elle a pu en déduire que la victime, lors de ce second choc, avait perdu la qualité de conducteur d'un véhicule terrestre à moteur et, qu'étant âgée de moins de 16 ans lors de l'accident, elle avait droit en l'absence de faute volontaire de sa part, à la réparation intégrale de son préjudice ;

D'où il suit que le moyen n'est pas fondé.

Mais sur le moyen unique du pourvoi principal de Mme Ghisalberti et de la société Axa :

Vu les articles 3 et 4 de la loi du 5 juillet 1985 ;

Attendu que pour condamner Mme Ghisalberti et son assureur, in solidum avec M. Pinotie et son assureur, à réparer intégralement le préjudice subi par Mlle Sanchez, l'arrêt énonce que la victime a été « désarçonnée de son véhicule » après le choc avec la voiture de Mme Ghisalberti, ce qui a occasionné sa chute sur la chaussée puis le second choc, survenu avec le véhicule de M. Pinotie, de telle sorte qu'en l'absence de recherche volontaire du dommage par la victime, âgée de moins de 16 ans au moment de l'accident, celle-ci avait droit à la réparation intégrale de son préjudice ;

Qu'en statuant ainsi, alors qu'il résulte de ses propres énonciations que Mlle Sanchez avait la qualité de conducteur d'un véhicule terrestre à moteur au moment de la collision avec la voiture de Mme Ghisalberti, la Cour d'appel a violé les textes susvisés ;

Par ces motifs :

Casse et annule, mais seulement en ce qu'il a condamné Mme Ghisalberti et la société Axa à indemniser le préjudice de Mlle Sanchez, l'arrêt rendu le 11 juin 1998, entre les parties, par la Cour d'appel de Montpellier ; remet, en conséquence, quant à ce, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la Cour d'appel de Nîmes ;

(...)

NOTE

Il peut paraître vain et peu formateur pour l'esprit juridique de dissenter à l'infini sur les contours de la notion de conducteur 1 .

L'exercice n'est pourtant pas inutile car la notion de conducteur est déterminante dans l'application de la loi Badinter. Elle joue en effet un double rôle : elle désigne d'abord le débiteur de la dette de réparation (article 2 de la loi) ; elle permet également de fixer l'étendue du droit à indemnisation de la victime, puisque toute faute commise par celle qui présente cette qualité est de nature à diminuer ou à exclure son droit à indemnisation (article 4 de la loi)

L'exercice devient d'autant plus nécessaire que la Cour de cassation a développé sur cette question une jurisprudence importante et complexe, au moins lorsque la victime est éjectée de son véhicule.

L'arrêt rendu par la deuxième chambre civile de la Cour de cassation le 29 juin 2000 offre, par la clarté de sa motivation, l'occasion d'apprécier la pertinence de cette jurisprudence (I) et de proposer une approche plus simple de la question (II).

I. NOTION DE CONDUCTEUR : APPRECIATION CRITIQUE DE LA JURISPRUDENCE

La notion de conducteur n'est pas définie par la loi. C'est la jurisprudence qui en a fixé les contours, essentiellement pour l'application de l'article 4 de la loi Badinter.

Il s'agit a priori d'une notion facile à définir : le conducteur est celui qui a, au moment de l'accident, la possibilité de maîtriser les moyens de locomotion du véhicule terrestre à moteur, ce qui suppose, pour le moins, un contact avec son engin.

La jurisprudence est en ce sens. Ainsi, pour retenir la qualité de conducteur, il suffit que la victime, lors de l'accident, ait été au moins en situation de piloter l'engin 2 . Peu importe que l'engin ne soit pas, lors de l'accident, en état de fonctionnement 3 .

En sens inverse, il est certain que n'est plus un conducteur celui qui est, lors de l'accident, descendu de son véhicule dont le moteur est éteint 4 . Il en va de même de celui qui, au moment de l'accident, ouvre la portière, après avoir éteint son moteur, pour descendre du véhicule 5 . La personne qui est heurtée par un véhicule au moment où une bonne âme tentait de l'extraire de son engin immobilisé sur la chaussée a également perdu la qualité de conducteur 6 . Dans le même ordre d'idée, celui qui est heurté alors qu'il allait monter dans son véhicule n'a pas non plus la qualité de conducteur 7 .

Le simple fait d'être dans le véhicule lors de l'accident ne suffit évidemment pas à justifier l'application de l'article 4 de la loi. Ainsi, une personne n'a pas la qualité de conducteur dès lors qu'elle se trouve, au moment de l'accident, non dans le camion, mais au bord de la nacelle de celui-ci où elle accomplit une activité étrangère à la conduite du véhicule 8 .

Ainsi encore, le passager n'est pas un conducteur, sauf s'il est démontré que celui qui tient le volant n'a pas en réalité la maîtrise des moyens de locomotion du véhicule. Il faut réserver en effet les hypothèses d'auto-école ou de conduite accompagnée. Le moniteur est, sauf peut-être pour les dernières leçons, le véritable conducteur du véhicule 9 . En revanche, le « co-pilote » d'un véhicule n'a sans doute pas cette qualité puisque son rôle n'est pas d'aider à la maîtrise des moyens de locomotion du véhicule, mais de déterminer le meilleur itinéraire possible.

L'éjection du conducteur soulève cependant une difficulté particulière car la victime au cours du processus accidentel perd, par l'effet de l'éjection, la possibilité de piloter l'engin. La situation est donc délicate à analyser car si, incontestablement, la victime avait lors du premier choc la maîtrise des moyens de locomotion du véhicule, son éjection la place, en cours de réalisation de l'accident, dans une situation équivalente à celle d'un non-conducteur.

Que faut-il décider, le maintien de la qualité de conducteur ou la perte de celle-ci ?

La Cour de cassation a sur ce point développé un ensemble de solutions complexes. Pour l'essentiel, il en résulte que le conducteur éjecté conserve cette qualité dès lors qu'il continuait, au moment de la réalisation du dommage corporel dont il demande réparation, de subir les effets de l'énergie dégagée par le premier choc. C'est, par exemple, le cas du cyclomotoriste tombé de son engin au moment de l'arrivée d'un véhicule qui le heurte 10 , du conducteur éjecté de son véhicule pendant la collision avec un poids lourd et écrasé par le même engin 11 .

La simultanéité entre l'éjection et le second choc atteste pour la Cour de cassation du maintien de la qualité de conducteur. Si le caractère successif des chocs n'est pas établi 12 , la victime est considérée comme un non-conducteur, au moment du second choc 13 . Cette absence de simultanéité est établie pour l'essentiel par le constat que la victime éjectée ne subit plus lors du second choc les effets de l'énergie dégagée lors de l'éjection.

Il résulte de cette jurisprudence que l'éjection ne fait pas en principe perdre à la victime sa qualité d'origine. La solution est incontestablement critiquable.

D'abord, elle heurte, sans aucun doute, les principes directeurs de la loi. C'est une solution en effet totalement injuste puisque la victime éjectée se trouve dans une situation pire que celle du piéton, particulièrement dans l'hypothèse où elle subit encore lors du second impact les effets de l'énergie

dégagée par le premier choc ! Pourquoi alors, dans ce cas précis, la traiter aussi mal ? Ensuite, le critère retenu ne semble pas à l'abri de la critique dans la mesure où il trahit la tentation de la Cour de cassation de trancher le débat au regard de la notion d'accident, alors que les deux questions sont intellectuellement distinctes. Un arrêt rendu par la deuxième chambre civile de la Cour de cassation le 1er janvier 1996 est sur ce point éloquent : selon cette décision en effet, « Ayant retenu qu'à la suite d'un ralentissement, une personne circulant à cyclomoteur derrière une file de voitures avait freiné, perdu le contrôle de sa machine qui s'était couchée sur la chaussée, entraînant une glissade qui s'était poursuivie sur la partie gauche de la route, jusqu'au choc avec un véhicule arrivant en sens inverse, ces différentes phases constituant un seul et même accident 14 causé par une perte de contrôle, un défaut de maîtrise et un manque d'attention du motocycliste, la Cour d'appel a pu déduire de ces énonciations et constatations que la victime n'avait pas perdu la qualité de conducteur » 15 . Considérer qu'il y a deux accidents parce que la victime a cessé d'être sous l'emprise de la force dégagée par le premier impact paraît tout à fait artificiel. Une succession de chocs constitue un seul et même accident si le premier est à l'origine des suivants. La motivation de la Cour de cassation est d'autant moins à l'abri de la critique qu'elle met en avant l'identité de cause des chocs successifs pour justifier l'unicité de l'accident. Que décider s'il était établi que le choc final était essentiellement causé par une faute du conducteur venant en sens inverse ?

Retenir que la personne éjectée continue de demeurer conducteur en cas de simultanéité de chocs est une solution également contraire à l'idée qui constitue le soubassement même de la notion de conducteur. En effet, le dommage dont se plaint la victime est la conséquence de sa perte de maîtrise du véhicule, consécutive au choc ! Or, celui qui a perdu les moyens de contrôler le véhicule ne devrait plus être considéré comme conducteur 16 .

Pour cet ensemble de raisons, cette jurisprudence n'emporte pas l'adhésion.

Il est permis de penser que la victime éjectée devrait être systématiquement considérée comme un non-conducteur.

II. L'EJECTION FAIT NECESSAIREMENT PERDRE A LA VICTIME SA QUALITE DE CONDUCTEUR

En effet, la qualité de conducteur est un moyen d'exonération du défendeur, puisqu'il lui permet d'opposer à la victime toutes ses fautes. Par conséquent, c'est au regard du conducteur impliqué dans l'accident que la qualité de la victime doit être appréciée.

Si l'éjection est la conséquence d'une perte de maîtrise, le seul véhicule impliqué dans l'accident 17 est celui qui a, en tout ou partie, écrasé la victime 18 . Dans ce cas, le véhicule du défendeur s'est retrouvé en face d'un non-conducteur 19 .

Si l'éjection résulte d'une collision, la situation est plus complexe, car il y a plusieurs véhicules impliqués 20 . Au regard du premier conducteur, celui dont le véhicule est partie prenante à la collision, la victime a la qualité de conducteur. Au regard du second, la logique commande de poser qu'elle ne l'a pas.

Cette dernière hypothèse ne soulève pas de difficultés lorsqu'une personne, éjectée à la suite d'un choc, reste immobilisée sur le sol et est ensuite, quelque temps plus tard (dix minutes par exemple), heurtée par un autre véhicule. Dans ce cas, il ne fait pas de doute qu'il y a deux accidents distincts 21 . Par conséquent, au regard du conducteur impliqué dans le second accident, la victime n'est pas conductrice. Au regard du premier, la victime a la qualité de conducteur 22 .

Dans l'hypothèse où la situation accidentelle est unique, il faut sans doute également décider que la victime perd dès l'éjection sa qualité de conducteur. Le conducteur à l'origine de l'éjection peut opposer à la victime l'article 4 de la loi alors que les conducteurs dont les véhicules sont entrés en contact avec elle après l'éjection se heurtent aux dispositions de l'article 3.

Telle est la solution rendue par la Cour de cassation le 29 juin 2000, même si l'arrêt n'est sans doute pas de revirement. En l'espèce, une jeune fille, âgée de moins de 16 ans, circulant en cyclomoteur, est heurtée par une voiture. Sous l'effet du choc, elle tombe sur la chaussée avant d'être heurtée et blessée par un autre véhicule. La victime assigne les conducteurs des deux voitures et leurs assureurs en réparation de ses préjudices. Pour la Cour d'appel saisie du litige, l'éjection ayant fait perdre à la victime sa qualité de conducteur, aucun conducteur ne peut lui opposer sa faute pour limiter son droit à indemnisation, étant entendu qu'elle n'a pas commis de faute intentionnelle. En cassation, les assureurs des deux conducteurs font valoir que la victime avait conservé la qualité de conducteur. Le pourvoi intenté par l'assureur du second conducteur est rejeté au motif que « la Cour d'appel a retenu que [la victime] après avoir été désarçonnée de son cyclomoteur par suite du choc avec [le premier véhicule] se trouvait étendue sur la chaussée lorsqu'elle a été écrasée [par la seconde voiture] ». L'arrêt est en revanche cassé sur le moyen du second pourvoi, au motif que la victime avait la qualité de conducteur d'un véhicule terrestre à moteur au moment de la collision avec le premier véhicule. Son conducteur pouvait donc lui opposer sa faute.

La solution n'est pas nouvelle 23 . En l'espèce, la victime était immobilisée sur la chaussée lors du second choc. Les effets de l'énergie dégagée par le premier choc s'étaient estompés. L'arrêt est donc sans doute dans la lignée des arrêts précédents.

1 –

(1) Ph. Conte, *Quel droit civil enseigner ?*, R.T.D. Civ. 1999, p. 292 et s., spéc. p. 294.

2 –

(2) Ainsi, a la qualité de conducteur, le motocycliste qui fait circuler son engin en roue libre (Cass. crim., 17 janvier 1989, Gaz. Pal. 1989. 2, somm. p. 290). Possède également la qualité de conducteur celui qui est au volant, même si le véhicule, en panne lors de l'accident, est remorqué par un autre puisque le conducteur du véhicule tracté garde la maîtrise d'une partie de la conduite du véhicule (Cass. civ. 2e, 14 janvier 1987, Bull. civ. II, no 2 ; J.C.P. 1987. II. 20768).

3 –

(3) Cass. civ. 2e, 28 avril 1986, Bull. civ. II, no 63 ; 4 février 1987, Bull. civ. II, no 33.

4 –

(4) Cass. civ. 2e, 31 mai 1995, Resp. civ. et assur. 1995, no 297 ; 15 juin 1988, Bull. civ. II, no 140 ; 20 juillet 1987, Bull. civ. II, no 164 ; 12 février 1986, Bull. civ. II, no 12.

5 –

(5) Cass. civ. 2e, 31 mai 1995, Bull. civ. II, no 162 ; 10 mars 1988, Bull. civ. II, no 60.

6 –

(6) Cass. civ. 2e, 24 novembre 1993, Bull. civ. II, no 336.

7 –

(7) Cass. civ. 2e, 20 avril 1988, Bull. civ. II, no 90 ; J.C.P. 1989. II. 21328, note Y. Dagorne-Labbe.

8 –

(8) Cass. crim., 2 octobre 1996, Resp. civ. et assur. 1997, no 15 ; n'est pas non plus conducteur celui qui effectue une réparation sur son véhicule à l'extérieur de l'habitable : Cass. civ. 2e, 12 février 1986, Bull. civ. II, no 13.

9 –

(9) Cass. civ. 2e, 27 novembre 1991, Jurisp. Auto 1992, p. 154. Il est au moins gardien du véhicule puisqu'il en possède la direction.

10 –

(10) Cass. civ. 2e, 4 octobre 1989, Bull. civ. II, no 153, Gaz. Pal. 1990, pan. p. 1, J.C.P. 1991. II. 21600, obs. Y. Dagorne-Labbe ; R.T.D. Civ. 1990, p. 510, obs. P. Jourdain. ; 31 mars 1993, Gaz. Pal. 1993. 2, pan. p. 255 ; 8 décembre 1993, Resp. civ. et assur. 1994, no 51, qui énonce : « Attendu que pour accueillir la demande en réparation, l'arrêt relève que la victime avait été éjectée de sa machine à la suite du choc avec un véhicule et projeté directement sur l'avant d'un fourgon et que la succession des chocs avait été quasi immédiate : qu'en décidant néanmoins que la victime avait perdu la qualité de conducteur, la Cour d'appel a violé [les articles 3 et 4 de la loi de 1985] » ; Cass. civ. 2e, 16 avril 1996, Bull. civ. II, no 91.

11 –

(11) Cass. civ. 2e, 15 mai 1992, Jurisp. Auto 1992, p. 369.

12 –

(12) Exemple : Amiens, 10 janvier 1997, Gaz. Pal. 1997. 1. 303, qui réforme une décision qui avait retenu la qualité de conducteur. Pour la Cour d'appel, la victime n'étant plus sur son véhicule lors de son écrasement et la preuve n'étant pas rapportée de la simultanéité de son éjection et du passage du bulldozer sur son corps, il faut considérer qu'elle avait perdu la qualité de conducteur au moment de l'accident.

13 –

(13) Exemple : Cass. civ. 2e, 26 mai 1986, Bull. civ. II, no 82 ; 2 décembre 1987, Bull. civ. II, no 255 ; 27 janvier 1988, Bull. civ. II, no 25 ; 18 octobre 1989, Bull. civ. II, no 180 ; 11 décembre 1991, Bull. civ. II, no 337 ; 8 novembre 1995, Resp. civ. et assur. 1996, no 13, Bull. civ. II, no 269 : il s'agit en

l'espèce d'un cyclomotoriste qui heurte un véhicule à l'arrêt, tombe sur la chaussée et a le bras écrasé par la roue d'un camion qui circulait en sens inverse. La Cour de cassation approuve la Cour d'appel d'avoir considéré que la victime avait perdu la qualité de conducteur lors de la réalisation du dommage car il se trouvait déjà immobilisé à terre lorsque la roue est passée sur son bras.

14 –

(14) Souligné par nous.

15 –

(15) Jurisp. Auto 1996, p. 502. V. également, Cass. civ. 2e, 16 avril 1996, Bull. civ. II, no 90.

16 –

(16) Considérer que la victime est un conducteur parce qu'elle continue de subir les effets de l'énergie cinétique dégagée par le premier choc peut conduire à l'extrême à des solutions curieuses : prenons l'exemple d'une piéton heurté par un véhicule et projeté par la violence du choc sur un autre véhicule. Il subit lors du second choc les effets de l'énergie dégagée par la collision initiale, il n'en demeure pas moins non conducteur !

17 –

(17) En dehors de celui de la victime !

18 –

(18) La situation est la même si plusieurs véhicules ont heurté la victime éjectée.

19 –

(19) Il serait vain, à notre sens, de plaider que l'éjection a créé un risque particulier pour le dommage, car cela est indifférent à la qualification. Celui qui, involontairement, tombe d'un pont ou d'une fenêtre et chute sur un véhicule demeure non conducteur, bien qu'il ait créé un risque particulier pour le conducteur.

20 –

(20) Pour la commodité de l'exposé, nous raisonnons sur l'hypothèse où un seul véhicule a heurté la victime éjectée.

21 –

(21) V. par exemple, Cass. civ. 2e, 28 mai 1986, Bull. civ. II, no 82, J.C.P. 1986. II. 20692 ; 2 décembre 1987, Bull. civ. II, no 255 ; 31 mars 1993, Resp. civ. et assur. 1993, no 233 ; 16 avril 1996, Bull. civ. II, no 90 ; 25 juin 1998, Resp. civ. et assur. 1998, no 506 : « En raison de la concomitance de la chute de la motocyclette et du choc avec un camion, la victime n'avait pas perdu la qualité de conducteur ».

22 –

(22) Mais ce n'est pas à lui que la victime demandera indemnisation pour les dommages corporels puisque ceux-ci ne sont pas imputables au premier accident.

23 –

(23) V. par exemple Cass. civ. 2e, 8 novembre 1995, préc.