En 2012, il a été comptabilisé plus de 60 000 accidents de circulation, ce chiffre a pu atteindre près de 270 000 morts en 1971. C’est comme si cette année-là, la quasi-totalité de la population de Montpellier intra-muros (enfants inclus) avait été victime d’un accident de circulation. Malgré une baisse constante ces dernières années et devant ces chiffres qui reflètent parfois une certaine démesure, le droit de la responsabilité civile s’est adapté par une législation spécifique afin indemniser au mieux les victimes de ces accidents. Se pose alors la question de l’implication de certains véhicules, dont le rôle est ambigu dans ces accidents. Le présent arrêt est une parfaite illustration de l’appréciation de l’implication ou non d’un véhicule dans un accident de circulation.

Lors d’une manœuvre de dépassement sur un véhicule, un conducteur d’un véhicule non assuré percute une motocyclette et deux autres véhicules qui circulaient en sens inverse. Des suites de l’accident, dans l’un des deux véhicules percutés, le conducteur et son fils, passager, décèdent tandis que la femme du conducteur, également passagère est blessée.

Au cours de l’accident, le véhicule dépassé reçoit également du liquide corrosif sur le capot et la calandre de son véhicule mais n’est pas touché dans l’accident.

La femme du conducteur décédé agissant tant en son nom personnel qu’en qualité de représentant légal d’un autre fils, ainsi que divers membres de la famille des victimes directes ont assigné en indemnisation de leurs préjudices, l’assureur du véhicule du conducteur percuté décédé.

Ce dernier a appelé en cause les assureurs des autres véhicules et notamment celui du véhicule qui a fait l’objet du dépassement, afin que ceux-ci contribuent à l’indemnisation des différents préjudices.

Les juges de première instance considèrent que le véhicule qui a fait l’objet du dépassement était impliqué dans l’accident.

L’assureur du véhicule faisant l’objet du dépassement interjettent appel.

Le 13 mai 2011, la Cour d’appel de Fort-de-France confirme la décision des juges de première instance et considère que le véhicule faisant l’objet du dépassement était impliqué dans l’accident aux motifs que lors de la collision survenue pendant le dépassement, du liquide corrosif a été projeté sur le capot et la calandre du véhicule dépassé. Ce dernier était ainsi victime d’un dommage matériel immédiatement consécutif aux différentes collisions intervenues dans un même laps de temps entre les véhicules impliqués, et en conséquence, il était nécessairement impliqué au sens de dispositions de la loi Badinter.

L’assureur du véhicule dépassé forme un pourvoi en cassation aux moyens que la notion d’implication suppose que le véhicule soit intervenu, à quelque titre que ce soit dans la survenance de l’accident. Le simple fait que le véhicule ait été endommagé lors de l’accident ne suffisait à caractériser ladite implication.

*Le dommage matériel subi par un véhicule suffit-il à caractériser son implication dans un accident de la circulation au sens de la loi du 5 juillet 1985 ?*

**ou**

*Le véhicule endommagé est-il nécessairement impliqué dans l’accident de la circulation au cours duquel il est présent au sens de l’article 1er de la loi du 5 juillet 1985 ?*

Le 13 décembre 2012, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation répond par la négative. Elle casse et annule l’arrêt rendu par la CA de Fort-de-France au visa de l’article 1er de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 et considère que « *la seule présence d’un véhicule sur les lieux d’un accident de la circulation ne suffit pas à caractériser son implication* ». La circonstance selon laquelle le véhicule avait subi un dommage matériel ne pouvait suffire à caractériser l’implication du véhicule.

Nous verrons que cet arrêt rappelle que les véhicules présents lors d’un accident ne doivent pas être systématiquement impliqués dans ledit accident. En effet, même si la jurisprudence s’est d’abord montrée très large, elle a su se montrer un peu plus restrictive : il est donc nécessaire, en cas d’absence de contact, de pouvoir prouver une manœuvre active d’un véhicule dans l’accident pour que ce dernier soit considéré comme impliqué (I). Cette notion d’implication est cependant difficile à cerner, notamment en raison d’une jurisprudence très fluctuante, la portée de cet arrêt est donc difficile à apprécier (II).

I – Une implication non systématique des véhicules présents lors d’un accident

Notre arrêt apparaît comme plus restrictif que par le passé sur la notion d’implication d’un véhicule (A), il insiste sur la nécessité de prouver le rôle actif d’un véhicule présent lors d’un accident de la route pour pouvoir impliquer ledit véhicule en cas d’absence de contact (B).

A – La confirmation d’une application de plus en plus restrictive de la notion d’implication d’un véhicule dans la survenance d’un accident

Notre décision concernant la responsabilité en cas d’un accident de voiture, il convient de rappeler quelques éléments de contexte.

**Rappel général sur la responsabilité du fait des choses. –** La responsabilité du fait des choses consacrée à l’ancien article 1382 alinéa 1er du Code civil a pu rapidement montrer certaines limites. En effet, à mesure que l’industrie se développait, des phénomènes nouveaux sont apparus. Les accidents de la circulation en sont un bon exemple.

**La spécificité des accidents de circulation. –** En effet, avec la démocratisation de l’acquisition de véhicules automobiles et le phénomène de périurbanisation, il a été possible d’assister à une multiplication des accidents de circulations. De nombreuses initiatives juridiques se sont développées pour tenter d’encadrer au mieux les utilisateurs de véhicules terrestres à moteur. À titre d’exemple, l’obligation de s’assurer avant de conduire un véhicule en 1959. Cependant, aucune loi n’existait spécifiquement pour les victimes d’accidents de circulation. Il en résultait des procédures assez longues avec des preuves parfois difficiles à fournir.

**La genèse d’un régime d’indemnisation spécifique.** – C’est ainsi que la Cour de cassation décida de « *provoquer* » les choses par un arrêt rendu par le 2ème chambre civile de la Cour de cassation dit « *Desmares* ». Dans cet arrêt, des passants traversant la route se font heurter et blesser par un véhicule. Les juges décident alors que la faute de la victime n’exonère en rien le gardien, sauf si elle présentait les caractères de la force majeure. Autrement dit peu importe qu’un piéton traverse volontairement à un feu rouge, s’il se fait percuter par un automobiliste, ce dernier sera toujours responsable. Cette jurisprudence protégeait donc de manière « *exagérée* » ou « *disproportionnée*» les piétons. Le but de cet arrêt était donc de provoquer le législateur pour l’inciter à développer des dispositions propres. La Cour de cassation est toutefois revenue par la suite sur sa propre jurisprudence[[1]](#footnote-1).

**Des dispositions spécifiques en matière d’accident de la route : l’apparition de la loi Badinter. –** C’est dans ces conditions qu’est apparue la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation. Cette loi avait comme objectif de faciliter l’indemnisation des victimes, d’accélérer le règlement des sinistres en obligeant l’assureur à proposer une transaction à la victime dans un délai de 8 mois à compter de l’accident et de favoriser le recours à des tiers payeur.

Son article 1er utilisé au visa de notre arrêt dispose que les dispositions de la loi s’appliquent : « *aux victimes d’un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur* ».

**La notion d’implication. –** La question est donc de savoir ce que le juge entend par « *impliquer* ». Selon, le vocabulaire juridique de G. CORNU, on peut définir quelqu’un d’impliquer par le fait « *d’être intervenu dans l’accident d’une manière ou d’une autre, seul ou avec d’autres, en mouvement ou à l’arrêt, avec ou sans contact* ».

Toute la question se pose alors de savoir si on retient une intervention ou non du véhicule dépassé dans l’accident.

Dans notre arrêt, la Cour de cassation indique que « *la seule présence d’un véhicule sur les lieux d’un accident de la circulation ne suffit pas à caractériser son implication* » au sens de cet article.

**L’implication du véhicule : le choix d’une conception extensive. –** La jurisprudence antérieure avait tout d’abord opté pour une thèse extensive. Pour elle, la loi crée un dispositif autonome de celui de la responsabilité civile délictuelle ; c’est une loi d’indemnisation et non de responsabilité. L’implication du véhicule terrestre à moteur peut alors se concevoir de manière plus souple. Si le législateur a choisi le terme « *implication* » et non celui de « *cause* », c’est qu’il y une raison. L’implication existe lorsque le véhicule terrestre à moteur est intervenu dans l’accident, il en est l’une des causes possibles sans qu’il soit nécessaire qu’il ait joué un rôle : causalité hypothétique. On veut alors être dans une dynamique de protection et d’indemnisation des victimes. On peut également considérer que ça correspond plutôt bien à l’esprit de la loi qui reste un régime largement indemnitaire.

Dans cette conception extensive, la jurisprudence se demandait : d’une part, si le véhicule était en circulation ou en stationnement au moment de l’accident et, d’autre part, s’il y avait eu ou non un choc.

**Une précision sur les critères. –** La jurisprudence a par la suite évolué. Selon un arrêt rendu par la deuxième chambre civile de la Cour de cassation en date du 16 mars 1994, le seul critère à prendre en compte est l’intervention dans l’accident : « *pour être impliqué dans un accident de la circulation, un véhicule doit être intervenu à quelque titre que ce soit dans sa réalisation* ».

**La question de la preuve.** – Au stade de la preuve, cependant, il conviendra de distinguer selon qu’il y ait eu choc ou non :

**La question de la preuve : en cas de choc. –** En cas de choc,le véhicule est nécessairement impliqué, même s’il circulait ou stationnait de façon tout à fait normale. Par conséquent, en cas de collision entre deux véhicules en mouvement, tous deux sont automatiquement impliqués et en cas de collision en chaîne, tous le sont. Peu importe que le choc ait lieu avec la victime ou un autre véhicule, ou même n’importe quel obstacle. On peut prendre l’exemple d’un passager blessé par un projectile traversant le pare-brise peut mettre en jeu la responsabilité du conducteur car le véhicule qui le transporte est, du fait même de son mouvement, « impliqué » dans l’accident.

**La question de la preuve : en l’absence de choc. –** En l’absence de choc, le véhicule peut quand même être impliqué dans l’accident dès lors que sa présence même a pu jouer un rôle dans la survenance de l’accident.

La jurisprudence a par exemple indiqué qu’en cas de poursuite, le véhicule poursuivi est impliqué dans l’accident survenu au poursuivant[[2]](#footnote-2) ou qu’un cyclomotoriste qui chute après avoir été surpris par la présence d’un camion : le camion est impliqué dans l’accident[[3]](#footnote-3). Il en résulte qu’en l’absence de choc, la victime va devoir prouver que le véhicule a joué un rôle dans l’accident.

Cette preuve est cependant admise de façon large. Cette implication est donc présumée dans l’éventualité où il y a eu un contact entre le véhicule et la victime, ou plus précisément avec le siège du dommage (puisqu’il peut s’agir d’un bien de la victime).

Dans l’éventualité où il n’y aurait eu aucun contact entre la victime et le véhicule, cela n’exclut pas nécessairement l’implication. Cependant, dans une telle hypothèse, la victime va devoir prouver que le véhicule est intervenu, d’une manière ou d’une autre, dans l’accident[[4]](#footnote-4). Il va falloir démontrer que le véhicule a joué un rôle quelconque dans l’accident ou est intervenu à quelque titre que ce soit.

En l’espèce, il n’y a eu aucun contact entre le véhicule terrestre à moteur du véhicule dépassé et le véhicule des victimes. Il était donc nécessaire pour la Cour d’appel de rechercher l’implication qui n’était pas présumée, c’est à dire de vérifier que le véhicule en question avait eu un rôle dans la survenance du dommage.

La Cour d’appel va se baser sur la circonstance selon laquelle le véhicule avait reçu du liquide corrosif à la suite de la collision entre les autres véhicules pour en déduire son implication. Autrement dit, la seule qualité de victime entraîne l’implication au sens de la loi selon la Cour d’appel. La Cour de cassation censure cette approche et considère que la seule présence sur les lieux du véhicule ne saurait suffire à caractériser l’implication.

Cet arrêt, en réalité, n’est donc qu’une confirmation d’une jurisprudence d’ores et déjà établie en vertu de laquelle, en l’absence de choc, il est nécessaire de vérifier que le véhicule dont l’implication est discutée a joué un rôle dans la survenance de l’accident.

TRANSITION

B – L’appréciation de l’intervention du véhicule dans un accident soumise à une manœuvre active et prouvée en cas d’absence de contact

**La qualification du rôle du véhicule dépassé par les juges. –** En l’espèce, il apparaît évident que le véhicule n’a joué aucun rôle dans la survenance de l’accident, il a subi les répercussions de l’accident avec le liquide projeté mais *a priori,* rien n’indique que le véhicule ait eu un quelconque rôle actif dans la survenance de l’accident.

Pour que le véhicule terrestre à moteur soit considéré comme impliqué, il aurait fallu caractériser son rôle dans la survenance de l’accident. Le but n’est pas de démontrer que le véhicule ait provoqué l’accident mais qu’il en soit à l’origine comme le souligne le Pr. Jourdain. Cependant, il est impératif que ce véhicule terrestre à moteur ait au moins eu, pour citer le Pr. Jourdain, « *une incidence sur [le déroulement de l’accident]* ». Par exemple, tel aurait été le cas s’il avait modifié le cours du processus accidentel ou s’il apparaissait que, sans ce véhicule, l’accident ne se serait pas déroulé de la même manière.

En l’espèce, il est certain qu’il n’y a pas eu de contact direct entre le véhicule du dépassé et celui qui a provoqué l’accident. Cependant, la jurisprudence a déjà admis l’implication de véhicule qui n’avait pas eu de contact direct avec l’accident dans l’éventualité d’enchaînements continus de collisions et de projections qui forment un accident complexe, généralement appréhendé comme un tout par la jurisprudence[[5]](#footnote-5).

On aurait pu se demander si ce n’était pas le cas ici. En l’espèce, la Cour d’appel retiendrait une vision globale de l’accident au sens du Pr. Tisseyre. Cependant le Professeur souligne également l’incohérence d’une telle décision. En effet, en dépit du contact indirect, le véhicule était placé selon elle « *en marge* » de l’accident. Aucune suite ne résultait de la projection de liquide sur le véhicule dépassé. Celui-ci n’avait donc joué aucun rôle dans la réalisation ou la survenance de l’accident. Il a subi la projection du liquide corrosif du fait de sa seule présence.

La Cour d’appel estime que la seule qualité de victime de l’accident suffit à considérer que le véhicule est impliqué. La Cour de cassation censure l’arrêt sur ce fondement : la qualité de victime du conducteur ne suffit pas à caractériser l’implication de son véhicule selon la Cour de cassation.

Comme le relevait H. Groutel dans sa note sous l’arrêt[[6]](#footnote-6), fonder la décision sur la qualité de victime n’avait aucun sens. C’est d’ailleurs sur ce seul point que l’arrêt est cassé. La seule présence sur les lieux ne peut pas suffire à établir l’implication. Plus que la présence sur les lieux, c’est en vérité la seule qualité de victime qui ne suffit pas à établir l’implication du véhicule. Pour le Pr. Tisseyre, il s’agit d’un apport de l’arrêt.

Cette décision semble assez logique dans la mesure où le dommage matériel ne saurait en aucun cas constituer un motif permettant de considérer que le véhicule était impliqué dans l’accident. Notons qu’outre l’impossibilité de se rabattre, c’est sur la présence d’un dommage que la CA s’appuie.

Le dommage matériel, comme le rappelait le Pr. Jourdain dans sa note, ne peut « *évidemment pas faire [du véhicule] un véhicule impliqué, même s’il se trouvait sur les lieux de l’accident* ». Il en va d’ailleurs de même lorsque son propriétaire se présente comme une victime et sollicite la réparation.

Le Pr. Tisseyre s’interrogeait quant à elle sur la portée d’une telle décision : la nature du dommage était-elle à l’origine du rejet de l’implication du véhicule en l’espèce ?

La solution aurait-elle été différente s’il s’était agi d’un dommage corporel ?

Selon elle, la réponse est négative dans la mesure où la Cour ne fait aucune distinction en fonction du type de dommage. Alors même qu’elle distingue volontiers les dommages quand il s’agit de limiter l’indemnisation des dommages corporels. L’implication du véhicule ne saurait donc se déduire de la qualité de victime.

**Sur l’empêchement du dépassement. –** Comme nous l’avons brièvement exposé tout à l’heure, le jugement comportait un autre motif qui, au demeurant, a été soulevé par l’assureur dans son pourvoi : « *puisqu’il était dans a file de véhicules concernés par la manœuvre de dépassement de Monsieur X [le conducteur ayant opéré la manœuvre de dépassement], ne permettant plus à ce dernier de se rabattre dans sa voie de circulation pour éviter l’obstacle, [le véhicule dépassé] était impliqué dans l’accident* ».

On peut en conclure que les juges du fond ne s’étaient pas contentés du simple dommage subi par le véhicule mais s’appuyaient également sur le fait qu’il avait rendu impossible toute tentative d’évitement de l’accident pour qualifier l’implication. Pour la Cour d’appel, la double circonstance que le véhicule du dépassé empêchait le dépassant de se rabattre et que le dépassé ait été victime de l’accident global résultant des collisions successives suffisait à l’impliquer dans cet accident[[7]](#footnote-7). La jurisprudence avait déjà pu l’affirmer : un véhicule en mouvement dont la présence sur la voie de circulation empêche celui qui le double de se rabattre est impliqué dans l’accident[[8]](#footnote-8).

Cet argument était invoqué par l’assureur à l’appui de son pourvoi. On aurait pu considérer, dans la mesure où le véhicule terrestre à moteur du dépassé avait effectivement empêché le dépassant de se rabattre, qu’il était impliqué.

Pourtant la Cour de cassation considère qu’il n’y a pas lieu de statuer sur cette première branche du moyen : « *Par ces motifs, et sans qu’il y ait lieu de statuer sur la première branche du moyen*».

Pour Groutel, la Cour de cassation choisit de ne pas statuer parce que cela « *lui évite d’avoir à rejeter le pourvoi pour mieux casser la seconde branche* ». Et, selon lui, le « *précédent*» de 1998 était peut-être « *excessif*», ou alors il est oublié par la Cour de cassation.

Il s’avère en réalité que cette circonstance ne pouvait être discutée par les juges pour des raisons procédurales puisqu’elle n’était pas dans le débat. A la lecture du moyen (cf. Legifrance), c’est ce qui justifie que la Cour de cassation ne statue pas sur la question.

**La présence du véhicule sur les lieux. –** Il est possible que le véhicule terrestre à moteur du dépassé ait effectivement empêché le dépassant de se rabattre et, en ce sens, ait contribué à la réalisation de l’accident qui n’aurait peut-être pas eu lieu dans les mêmes circonstances. Par conséquent il y aurait une « *insuffisance du rôle causal* » du véhicule. En effet, le véhicule terrestre à moteur du dépassé occupait sur la chaussée une position normale comme le rappelle le Pr. Jourdain. Il roulait sur sa voie de circulation, au milieu d’une file de voitures. De plus c’est bien le dépassant qui est à l’origine de l’accident parce qu’il a effectué un dépassement dangereux. Aussi, pour le Pr. Jourdain, le rôle déterminant du dépassant « *était de nature à éclipser – à absorber – celui, insignifiant et purement passif du véhicule dépassé* ».

La jurisprudence semble donc considérer que la seule présence sur les lieux ne permet pas d’établir, en elle-même, l’implication du véhicule. Plus précisément, le « *rôle causal modeste* » du véhicule dépassé dans le processus accidentel ne suffit pas à l’impliquer.

Il faudra démontrer un fait de participation selon le Pr. Tisseyre. Il peut être l’élément créant l’accident ou même un fait passif. Il doit néanmoins avoir permis la « *contagion*», l’amplification de l’accident, ou doit au moins avoir eu une incidence sur son déroulement.

En l’espèce, cela aurait pu être le cas si le liquide projeté avait conduit le dépassé à endommager un autre véhicule.

**Le parallèle possible avec la responsabilité du fait des choses. –** On peut faire un parallèle possible avec la responsabilité du fait des choses dans une telle approche. Effectivement, si l’on considère que la Cour de cassation exclut l’implication en raison de la position « *normale* » du véhicule du dépassé, cela peut faire écho au rôle causal de la chose dans l’application de l’article 1242 al. 1er du Code civil. Si la chose était inerte ou non entrée en contact avec la victime, il faut démontrer son caractère anormal. Cependant, la différence, c’est qu’on ne recherche pas le lien de causalité entre le fait générateur et le dommage mais entre le véhicule et l’accident. Autrement dit, l’implication du véhicule dans la réalisation d’un dommage ne suscitera les interrogations que dans l’éventualité d’un accident complexe.

TRANSITION

II – Une décision reposant sur une interprétation prudente des faits mais critiquable

A – Une notion d’implication encore trop sujette à interprétation

**La notion d’implication imprécise. –** On peut regretter que la notion d’implication n’ait pas été davantage définie par le législateur. En effet, il reste difficilement prévisible de pouvoir prévoir si un véhicule va être impliquée dans tel ou tel contexte. Si la jurisprudence semble être parvenue à des décisions homogènes, on peut parfois trouver des solutions qui sèment le doute comme celle rendue par la deuxième chambre civile de la Cour de cassation en date du 18 mars 1998. Pour rappel, cette jurisprudence avait reconnu l’implication d’un véhicule qui était en train d’être dépassé car il n’avait pas laissé suffisamment de place au véhicule dépassant. On peut également reprocher une conception restrictive en l’espèce alors que le terme « *implication*» semble beaucoup plus large que le terme de « *cause* ».

**L’appréciation d’une implication discutable. –** Il en résulte également une appréciation de l’implication discutable. En l’espèce, il n’est pas indiqué dans les faits quel était l’attitude du véhicule dépassé. Avait-il, par exemple, maintenu sa vitesse ou au contraire avait-il accéléré, empêchant *de facto*, le dépassant de se rabattre ? Si tel était le cas, nul doute que son implication serait reconnue. Néanmoins, aucun élément de fait ne permet d’infirmer ou de confirmer cette possibilité.

**Une décision néanmoins claire et précise. –** La décision apparaît néanmoins comme cohérente dans la mesure où le véhicule dépassé n’a *a priori* aucune implication dans l’accident. En effet, il revient au conducteur opérant une manœuvre de dépassement d’apprécier la dangerosité de son approche et d’estimer s’il a une visibilité suffisante. Il ne semble pas que le dépassant ait pris toutes ces mesures en espèce en tentant un dépassement opportuniste. On peut également aller plus loin en estimant que même si le conducteur dépassé avait empêché volontairement le dépassement, le dépassant aurait dû prévoir une marge de sécurité pour pouvoir se rabattre. Enfin, la présence d’un véhicule qui n’est pas partie à l’accident ne pourrait caractériser à elle-seule son implication,

**Une décision justifiée par une trop grande expansion de la recherche d’un indemnitaire. –** Pour le Pr. Tisseyre, la solution se comprend parce que, pour que le véhicule soit considéré comme impliqué, il doit participer à l’accident. Selon elle, l’implication se distingue de la causalité parce qu’il est « *indifférent, pour que la réparation soit due, que le véhicule ait eu un rôle actif dans la production du dommage, ou encore qu’il ait provoqué l’accident* ». En revanche, il est nécessaire de prouver que le véhicule a participé à l’accident sans quoi il ne peut être impliqué. Donc, la seule présence du véhicule ne saurait suffire. Il faudrait donc démontrer une intervention effective du véhicule dans l’accident.

TRANSITION

B – La complexité d’apprécier la portée de l’arrêt

**Une appréciation factuelle qui peut évoluer selon les circonstances d’espèce. –** Le Pr. Jourdain souligne la nécessité de ne pas exagérer la portée de l’arrêt commenté. En effet, il est établi que dans d’autres situations, l’implication est appréciée de manière extrêmement souple par la jurisprudence. Pour lui, cette solution ne viserait que les hypothèses de véhicules dépassés roulant normalement dans leur couloir de circulation.

**La qualité de victime pas nécessairement déterminante pour prouver une implication. –** Au contraire, selon le Pr. Tisseyre, « *en affirmant que la seule qualité de victime ne peut démontrer l’implication du véhicule de celle-ci dans l’accident, la Cour se montre plus exigeante quant à la démonstration d’une intervention, certes à quelque titre que ce soit, mais néanmoins effective du véhicule dans la réalisation de l’accident* ».

Elle atténue toutefois ses propos en rappelant qu’en l’espèce, il s’agissait d’un recours entre assureur.

La nature particulière du litige pourrait ainsi justifier la sévérité dont ont fait preuve les juges en l’espèce.

**La diversité des faits : diversité des interprétations. –** Depuis cet arrêt rendu en 2012, il n’y a plus eu d’arrêts avec des faits strictement similaires. On peut cependant mentionner que l’implication d’un conducteur avait été retenu lorsque ce dernier s’était rabattu prématurément devant un véhicule qui pour l’éviter, s’est trouvé contraint de changer de file brusquement, heurtant un autre véhicule. Le résultat est ici différent mais les faits ne sont pas les mêmes dans la mesure où c’est le dépassé qui provoque un accident. Il semble par ailleurs que le dépassé n’avait pas d’autres choix que de changer de file pour éviter l’accident avec le dépassant. Dans le cas d’espèce, le dépassé ne semble avoir commis aucune erreur de conduite en maintenant sa vitesse et en permettant le dépassement du véhicule dépassant.

**La pratique russe : méthode pour dissiper tous les doutes des circonstances d’un accident ? –** Un remède pourrait néanmoins dissiper les doutes quant à l’implication d’un véhicule. En Russie, lors d’un accident excédant la somme de 25 000 roubles (600€), il est obligatoire d’appeler la police. Cette dernière pouvant parfois être corrompue par l’une des parties impliquées ou non dans l’accident, les automobilistes installent des caméras au sein de leur véhicule pour prouver leur bonne foi. L’adaptation d’un tel dispositif permettrait de faciliter la détermination de l’implication des véhicules dans les accidents de la circulation en France.

1. Cass. civ. 2ème, 6 avril 1987 : « *Le gardien de la chose instrument du dommage est partiellement exonéré de sa responsabilité s’il prouve que la faute de la victime a contribué au dommage.* » [↑](#footnote-ref-1)
2. Cass. civ. 2ème, 4 juillet 2007 [↑](#footnote-ref-2)
3. Cass. civ. 2ème, 14 décembre 1987 [↑](#footnote-ref-3)
4. Cass. civ. 2ème, 24 juin 1998. [↑](#footnote-ref-4)
5. Cass. civ. 2ème, 13 mai 2004 [↑](#footnote-ref-5)
6. RCA 2013, comm. 84 [↑](#footnote-ref-6)
7. cf. note Jourdain, RTD civ. 2013, p. 390 [↑](#footnote-ref-7)
8. V. déjà dans le même sens : Cass. civ. 2ème, 18 mars 1998 : « *Est impliqué, au sens de l’article 1er de la loi du 5 juillet 1985, tout véhicule qui est intervenu, à quelque titre que ce soit, dans la survenance de l’accident. Une collision de sens inverse s’étant produite sur une route à trois voies dans le couloir central entre un camion et une automobile qui effectuaient chacun un dépassement, encourt la cassation l’arrêt qui rejette la demande en réparation formée par l’automobiliste contre le conducteur du véhicule qu’il dépassait en retenant que la collision avec le camion s’était produite alors que le véhicule avait été dépassé de plusieurs mètres et que le conducteur victime n’établissait pas le rôle joué par ce véhicule alors que la Cour d’appel constatait que l’automobile n’avait pas encore la possibilité de se rabattre en raison de la présence, sur sa droite, du véhicule lorsque la collision s’était produite*». [↑](#footnote-ref-8)