Ryad Lasri TD10L2B

**Séance 2 : La responsabilité du fait des choses**

Le doyen Jean Carbonnier, dans son ouvrage "Droit civil, Les obligations" résume bien le rôle de la responsabilité civile : "Il faut réparer le mal, faire ce qui semble n'avoir été qu'un rêve.". En effet la responsabilité civile existe dans un objectif de réparation, d'indemnisation du dommage causé. Il existe plusieurs régimes de responsabilité civile comme notamment la responsabilité du fait des choses. Celle-ci fut invoquée dans un arrêt de la Cour de cassation, 2e chambre civile en date du 14 avril 2016.

Durant une compétition de side-car, le véhicule conduit par M.X a quitté la piste, cet accident blessa grièvement M. Y, passager du véhicule au moment des faits. Ainsi M. Y assigna, en réparation de son préjudice corporel, M. X, l'assureur et l'UMM, en présence de la mutualité sociale agricole de la Marne.

Le 9 mars 2015, la cour d'appel de Paris a fait droit à la demande du passager M. Y et donc a condamné M. X à l'indemniser. En effet, selon elle, le pilote du side-car jouerait un rôle déterminant dans la conduite du véhicule, alors que celui du copilote serait moins prépondérant dans la direction et la maîtrise de la chose, faisant donc du pilote le gardien. De plus, il n'y a pas d'exonération de la responsabilité du gardien issue de l'acceptation des risques par la victime.

Par la suite M. X, l'assureur, et l'UMM formèrent un pourvoi en cassation. Pour leur premier moyen, ils se basent sur l'article 2.2.6.8 du code sportif national de la Fédération française motocyclisme et apportent que le pilote et le passager d'un side-car cross forment un équipage et qu'ils sont tous deux co-gardiens du véhicule du fait du rôle prépondérant du passager. Ensuite, selon leur second moyen, la cause exonératoire de la responsabilité de plein droit du gardien tirée de l'acceptation des risques par la victime doit jouer pour les dommages survenus à l'un des membres de l'équipage d'un side-car cross. Enfin, selon eux et d'après leurs moyens avancés, la cour d'appel de paris aurait violé l'alinéa 1er de l'article 1384 du code civil.

Le passager d'un side-car cross est-il co-gardien de la chose avec le pilote ? La théorie de l'acceptation des risques permet-elle d'exonérer le pilote en cas d'accident ?

Le 9 mars 2015 la Cour de cassation 2e chambre civile rejette le pourvoi. Dans sa solution elle commence par rappeler qu'une victime qui subit un dommage provoqué par une chose peut invoquer la responsabilité du gardien de celle-ci sur le fondement de l'article 1384 alinéa 1er du code civil. Elle continu en apportant que l'acceptation des risques ne peut être imposé à la victime, ainsi en qualité de gardien de la chose M.X est responsable des dommages subis par M.Y.

Il s'agira dans un premier temps d'observer le rejet strict d'une garde commune de la chose (I.) et dans un second temps de constater le refus ferme de la théorie d'acceptation des risques (II.).

I. Le rejet strict d'une garde commune de la chose

Il sera possible de remarquer le rappel de l'existence d'un régime de responsabilité du fait des choses (A) puis la confirmation d'une appréciation en l'espèce rigoureuse tendant vers une garde exclusive de la chose (B).

A. Le rappel opportun de l'existence d'un régime de responsabilité du fait des choses

La Cour de cassation dans sa solution rappelle la possibilité pour la victime d'invoquer le régime de responsabilité du fait des choses : «la victime d'un dommage causé par une chose peut invoquer la responsabilité résultant de l'article 1384, alinéa 1er, du code civil, à l'encontre du gardien de la chose, instrument du dommage". Comme l'évoque ici le juge, cette responsabilité trouve en effet son fondement à l'ancien article 1384 alinéa 1 du code civil, devenu l'article 1242 alinéa 1 du code civil après la réforme de 2016 qui dispose que "on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde". Cette clarification est importante car elle établit les bases juridiques sur lesquelles repose la décision du juge. Cela permet également de confirmer que la cour d'appel a correctement appliqué le droit.

Les conditions d'application du régime sont attribuées par la jurisprudence et notamment par l'arrêt Jand'heur de la Cour de cassation en chambres réunies du 13 février 1930. Parmi ces conditions il y a d'abord la nécessité d'avoir une chose, d'après le doyen Carbonnier il s'agit du terme "le plus vague de la langue française". Cela représente toute chose, sauf celles liées à un régime spécial, comme c'est le cas des animaux ou des bâtiments en ruine. De plus la chose doit être appropriable et matérielle. Il faut ensuite que ce soit le fait d'une chose, cela signifie que c'est l'action de la chose qui a causé le dommage. La chose peut être en mouvement ou inerte. Si elle est en mouvement et qu’on a été en contact avec elle, celle-ci est présumée jouer un rôle actif de manière irréfragable. Dans l'arrêt de la 2e chambre civile le juge évoque notamment le rôle instrumental de la chose en la qualifiant "d’instrument du dommage". Toutefois, s'il n'y a pas eu de contact ou si la chose est inerte il faudra prouver son caractère anormal. Dans l'arrêt il s'agit bien d'une chose causant un dommage à une victime, le juge fait preuve de rigueur en confirmant qu'il s'agit bien du régime du fait des choses dont il est question, il pose le cadre juridique dans sa solution. Enfin il y a la condition de la garde, le gardien de la chose sera celui tenu pour responsable de celle-ci, il est responsable sans avoir à commettre de faute, il s'agit donc d'un régime de responsabilité sans faute. C'est bien cette condition qui pose un problème en l'espèce car le pilote du side-car défend l'hypothèse selon laquelle il y a un partage de cette garde et donc un partage de responsabilité. En effet il existe la garde collective, plusieurs personnes peuvent avoir le pouvoir de gardien sur une même chose et dans ce cas-ci, si un des gardiens a été blessé par la chose, il ne pourra pas se retourner vers les autres et donc ne pourra pas recevoir d'indemnisation. Cette hypothèse permettrait donc d'exonérer le pilote du side-car.

Pour pouvoir déterminer si ceci est bien le cas, le juge du fond va apprécier les faits en l’espèce et le juge de la Cour de cassation va venir confirmer cette appréciation.

B. La confirmation d'une l'appréciation en l'espèce tendant vers une garde exclusive de la chose

D'après les juges de la Cour de cassation " la cour d'appel a exactement déduit que M. X... avait été le seul gardien du side-car cross". Ainsi ils sont totalement d'accord avec le raisonnement et les déductions de la Cour d'appel quant à la garde exclusive de la chose. Pour en arriver à cette conclusion les juges de la Cour d'appel se sont servi des conditions de détermination du gardien. Dans le passé, le gardien était vu simplement comme le propriétaire de la chose puis des conditions ont été établies par l'arrêt Franck de la Cour de cassation en chambre réunie du 2 décembre 1941.

Ces conditions sont le pouvoir d'usage, de direction et de contrôle de la chose. L'usage c’est le fait d'utiliser la chose au moment du dommage, puis le contrôle et la direction correspond à la maîtrise de celle-ci.

Les juges ont appliqué ces dernières aux faits en l'espèce. Il est logique que le pilote soit le gardien de la chose car il a en effet le pouvoir d'user, de diriger et de contrôler le side-car néanmoins il est possible de considérer que le co-pilote dispose également de ces pouvoirs et donc soit co-gardien de la chose avec le pilote. Les juges reconnaissent le rôle important du copilote dans la conduite du véhicule : " que si l'action, acrobatique, du passager avait pour objectif de corriger la trajectoire de l'engin, notamment dans le franchissement des bosses et des virages, et de le rééquilibrer afin de lui permettre d'atteindre une vitesse et une trajectoire optimale". Néanmoins, selon eux le rôle du pilote est bien plus déterminant, il apparait alors comme le seul gardien de la chose : "que le pilote, dont le rôle était prépondérant dans la conduite du side-car cross, et le passager ne disposait pas de moyens identiques de direction et de contrôle de ce véhicule". Pour aboutir à cela les juges de la Cour d'appel ont fait une appréciation en l'espèce rigoureuse du rôle du pilote par rapport à celui du pilote et la Cour de cassation a confirmé son analyse. Ils ont mis en balance leur rôle et ont désigné le plus déterminant comme celui du gardien. Cela est critiquable car si l'on applique simplement les conditions posées par l'arrêt Franck le co-pilote aussi peut être vu comme étant le gardien du side-car. Désigner le pilote et le copilote comme co-gardiens serait logique car les deux forment dans leur sport une seule entité, un équipage. Ceci apparait notamment à 'article 2.2.6.8 du code sportif national de la Fédération française motocyclisme. Il est possible de penser que cette décision des juges a été motivée par l'envie d'indemniser la victime. En effet, ceci serait plus compliqué dans le cas d'une garde commune de la chose car si l'un des gardiens a été blessé par la chose commune il ne pourra pas se retourner vers les co-gardiens. Si le juge reconnait une garde commune de la chose, entre le pilote et le co-pilote, alors il ne peut y avoir d'indemnisation. Il est donc possible que la volonté du juge de suivre un mouvement favorable à l'indemnisation des victimes ait pu influencer son choix dans son raisonnement.

Ainsi, le premier argument du pilote pour tenter d'être exonérer de responsabilité est refusé par les juges, or il y en a un autre à traiter, celui de la théorie de l'acceptation des risques.

II. Le refus ferme de la théorie d'acceptation des risques

Il sera ici question de constater un rejet logique à la suite de l'abandon de la théorie (A) et de remarquer la sévérité du juge à l'encontre du pilote favorisant l'indemnisation de la victime (B).

A. Un rejet logique à la suite de l'abandon de la théorie

Les juges de la Cour de cassation, tout comme ceux de la cour d'appel, rejettent la théorie de l'acceptation des risques avancée par M.X, cela apparait clairement dans cet extrait de la solution : "sans que puisse lui être opposée son acceptation des risque". Il n'est pas avancé de justification quant à ce choix, toutefois il est possible de penser qu'il a été fortement influencé par la jurisprudence. Jadis, la théorie était acceptée et constituait une cause d'exonération. Ce fut le cas par exemple dans un arrêt de la Cour de cassation, chambre civile du 15 avril 1999. Le juge a rejeté la demande en responsabilité et indemnisation d'un plaignant, blessé d'une chute à cheval à cause d'un taureau, en estimant qu'il avait accepté le risque normal de l'activité en se promenant dans une manade. Il y avait même une nuance apportée par la jurisprudence avec un arrêt de la 2e chambre civile, du 4 juillet 2002, tendant au fait que la théorie était acceptée seulement pour les compétitions et non les entrainements. La raison était que les sportifs y allaient plus fort en compétition et donc prenaient plus de risques. Par la suite il y a eu un revirement de jurisprudence avec un arrêt de principe de la Cour de cassation du 4 novembre 2010, celui-ci a abandonné totalement la théorie de l'acceptation des risques, elle n'est désormais plus acceptée par les juges. La solution de la Cour de cassation du 14 avril 2016 n'est pas surprenante, elle est la même que pour celle de l'arrêt de 2010 : " Attendu que la victime d'un dommage causé par une chose peut invoquer la responsabilité résultant de l'article 1384, alinéa 1er, du code civil, à l'encontre du gardien de la chose, instrument du dommage, sans que puisse lui être opposée son acceptation des risques". Le juge établit juste un arrêt de confirmation à la suite du revirement de jurisprudence antérieur. Il ne donne pas d'explication, ne développe pas son raisonnement, il se contente de dire le droit et de suivre la jurisprudence en place.

Il est possible de penser que cette théorie a été abandonnée car la responsabilité du fait des choses est une responsabilité de plein droit, ainsi il suffit de réunir les trois conditions pour responsabiliser le gardien. Les précisions quant au contexte importes peu et la question de l'acceptation des risques est de l'ordre du contexte, elle parait alors d'une importance moindre aux yeux des juges. Néanmoins, il semble y avoir un infléchissement de la jurisprudence sur la prise en compte du contexte. Cela apparait notamment avec un arrêt de la Cour de cassation deuxième chambre civile du 26 novembre 2020. Les juges ont pris en compte l'âge d'un l'enfant pour l'exonérer de responsabilité sur une question de transfert de garde d'une arme à feu, cela étant pourtant un élément de contexte initialement pas considéré.

Le rejet de la théorie de l'acceptation des risques parait sévère mais cela pourrait s'expliquer aussi par le mouvement de favorisation d'indemnisation des victimes en droit civil.

B. Une décision sévère à l'encontre du pilote favorisant l'indemnisation de la victime

Le juge de la Cour de cassation exclut la théorie de l'acceptation des risques et rejette le pourvoi " sans que puisse lui être opposé son acceptation des risques ; qu'ayant retenu que le pilote du side-car cross en avait la garde de sorte que M. X., en sa qualité de gardien, devait être déclaré responsable des dommages subis par M. Y. son passager, la cour d'appel a légalement justifié sa décision". Cette solution semble sévère, à partir du moment où le copilote accepte les risques du sport qu'il pratique cela semble incohérent qu'au moment où il y a un accident il puisse obtenir réparation de la part du pilote. Il est confronté au danger et y consent, s’il est blessé il serait compréhensible que la théorie soit prise en compte comme ce fut le cas durant de nombreuses années. Cette décision de ne pas exonérer le pilote pour indemniser la victime va dans le sens de la mouvance indemnitaire du droit civil. Les juges favorisent en général la réparation du dommage car ils savent que les assurances prennent en charge l'indemnisation. Surtout qu'il y a eu un développement des assurances dans le domaine sportif permettant de couvrir les athlètes en cas d'incident. Le doyen René Savatier apportait déjà en 1930 l'hypothèse de l’impact de la présence d’un assureur dans un litige de responsabilité : « Le domaine de la responsabilité n’a pu connaître le développement qui est le sien que parce que le juge comme le législateur ont compris que derrière tout responsable, devenu simple personne interposée, il y a presque toujours, une compagnie d’assurance". Il se trouve notamment qu'en l'espèce le pilote est couvert pas une assurance.

Certaines limites ont été apportées justement pour encadrer la portée du revirement de jurisprudence de l'arrêt de la Cour de cassation du 4 novembre 2010. Il y en a deux prévues par la loi dans le code du sport avec d’abord l'article L321-3-1 issu d’une loi de 2012 excluant, de la responsabilité du fait des choses, l’indemnisation du dommage matériel, le gardien n’en sera pas tenu : "Les pratiquants ne peuvent être tenus pour responsables des dommages matériels causés à un autre pratiquant par le fait d'une chose qu'ils ont sous leur garde". Ensuite l'article L311-1-1 apporte que le gardien de l’espace naturel dans le cadre d’un sport de nature ne va pas être responsable des dommages causés à un pratiquant lorsque cela résulte de la réalisation d‘un risque : "Le gardien de l'espace naturel dans lequel s'exerce un sport de nature n'est pas responsable des dommages causés à un pratiquant".