

JOURNAL OF LAW

A Refereed Academic Quarterly, Published by the Academic Publication Council - University of Kuwait

L'implication d'un véhicule terrestre à moteur dans un accident de la circulation «étude comparative entre le droit français et koweïtien».

Abdlrahman Alkhudhair - Dr. Norah Alshatti

**University
of Kuwait**

**Academic
Publication Council**



جامعة الكويت
KUWAIT UNIVERSITY

ISSN: 1029 - 6069

No. 3, Vol. 46

Safar 1443 - September 2022

L'implication d'un véhicule terrestre à moteur dans un accident de la circulation «étude comparative entre le droit français et koweïtien»

Abdlrahman Alkhudhair^(*)

Dr. Norah Alshatti^()**

Résumé

L'implication d'un véhicule terrestre à moteur dans un accident de la circulation est un concept étranger du droit koweïtien qui applique le système de la garantie du dommage à la personne. En revanche, il existe en France depuis la loi du 5 juillet 1985. Sur l'indemnisation. Il ne s'agit pas d'une loi sur la responsabilité mais d'une loi tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation (la partie faible) et à l'accélération des procédures d'indemnisation.

Un tel système ferait échapper à la responsabilité civile traditionnel, puisqu'il remplace la condition de causalité. Il s'agissait en effet d'assouplir les conditions d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Lorsqu'un véhicule terrestre à moteur ayant participé à un accident de la circulation, le victime sera auto-indemnisé.

(*) Chercheur en droit

(**) Docteur en droit privé

INTRODUCTION

La notion d'implication a été évoquée pour la première fois, dans la convention de la Haye du 4 mai 1971⁽¹⁾. Cette convention ayant pour objet de traiter de l'implication des véhicules dans un accident de la circulation. Il est important de noter que le Koweït n'est pas une partie de cette convention.

En ce qui concerne le Koweït, il n'y a nulle trace du terme « implication » dans le droit koweïtien. Conséquemment, le système de la garantie du dommage à la personne (découlant de droit musulman) est appliqué sur les accidents de la circulation, et tout autres dommages corporels. En effet, les accidents de la circulation sont l'exemple le plus fréquent par rapport à la mise en œuvre du système de la garantie du dommage à la personne; car l'art. 255 du code civil koweïtien exige est que le dommage soit directement fabriqué par un objet qui implique un soin particulier comme les voitures⁽²⁾.

Alors qu'en droit français, c'est la loi du 5 juillet 1985 qui a introduit la notion d'implication, cependant sans la définir. Même si son 1er article limitait la portée de l'implication, aux véhicules terrestres à moteur ayant participé à un accident de la circulation.

La tâche de le faire, en est alors naturellement revenue à la jurisprudence⁽³⁾. C'est dans un récent arrêt que la Cour de cassation a défini l'implication, résumée ainsi par M. Kilgus : « un véhicule terrestre à moteur (VTAM) est impliqué dans un accident de la circulation dès lors qu'il a joué un rôle quelconque dans sa réalisation, sans qu'il faille prouver que le véhicule, avec lequel il n'y a eu aucun contact, ait eu un comportement perturbateur »⁽⁴⁾. Déjà avant 1985, la Cour d'appel de Paris, estimait que l'implication devait être : « dérogée de toute idée de responsabilité »⁽⁵⁾.

(1) F. Chabas, Les accidents de la circulation, Paris, Dalloz, 1995, p. 71-72.

(2) V. A. Mohammed, La garantie du dommage à la personne en droit civil koweïtien et la responsabilité sans faute en droit civil français: étude comparative entre les droits civils koweïtien, français et musulman, th. Paris, 1992.

(3) F. Alenezi, L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en droit saoudien étude comparée au droit français, th. Strasbourg, 1997, p. 141.

(4) N. Kilgus, Dalloz, actualité, 21 mars 2017, Comm. 2e Civ., 2 mars 2017, n° 16-15562, Bull. civ. II, n° 44, p. 43, D., 2017, p. 902.

(5) Paris, 24 juin 1981, Rev. crit. DIP, 1982, p. 691. ; Gaz. Pal., 1982, 1er sem., Somm. p.1, note M. Pelichet.

L'enjeu d'une définition, étant de départager deux conceptions doctrinales (I). Le débat a en effet très tôt divisé la doctrine, opposant les tenants d'une approche restrictive d'une implication avec causalité. Et d'autre part, l'opinion majoritaire, défendant une conception extensive, dans laquelle l'implication était autonome de toute causalité⁽⁶⁾. Dès lors que la loi avait un objectif spécifique distinct, qui était la « protection spéciale et renforcée des victimes d'accidents de la circulation »⁽⁷⁾. Ces différentes conceptions se refléteront dans les applications jurisprudentielles de l'implication (II).

I – Les approches théoriques doctrinales de l'implication(8)

La notion de l'implication se prêtait en effet à plusieurs interprétations possibles⁽⁹⁾. Ce débat est parfaitement résumé par les avis divergents de Tunc et Chenot qui ont développé des analyses opposées⁽¹⁰⁾. Ainsi, pour Monsieur Groutel, faire dépendre l'implication d'une causalité priverait la loi de 1985, de son objectif qui est d'améliorer la situation des victimes⁽¹¹⁾. C'est d'ailleurs, ce qui a fait dire à Monsieur Bigot, au sujet de la loi du 5 juillet 1985 que l': «on est en présence d'une loi sur l'indemnisation et non d'une loi sur la responsabilité »⁽¹²⁾.

Chenot, préconise, au contraire de conserver le droit de la responsabilité civile comme fondement juridique au projet de renforcement de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Au motif qu'il est intellectuellement malaisé de remplacer la notion de responsabilité civile, par celle de l'implication⁽¹³⁾.

(6) F. Alenezi, op. cit., p. 146.

(7) G. Wiederkehr, « De la loi du 5 juillet 1985 et de son caractère autonome », D., 1986, Chron., p. 256.

(8) Sur les conceptions doctrinales de l'implication, V. la thèse du Monsieur le Doyen Fahad Alenzi, op. cit., p. 145-150. ; V. ainsi la thèse du Monsieur le Professeur Sami Alderaiei, Le recours de la victime d'un accident de la circulation à l'encontre de l'assureur du véhicule ayant provoqué l'accident : (étude du droit français et du droit koweïtien), th. Nantes, 2000, p. 73-83.

(9) F. Alenezi, op. cit., p. 145.

(10) A. Tunc, Pour une loi sur les accidents de la circulation, Paris, Economica, 1981, p. 227. ; B. Chenot, H. Margeat, Accidents de la circulation, responsabilité et réparation du dommage, maux et remèdes, éd. Ass. fr. 1968, p. 59 s.

(11) H. Groutel, « L'implication du véhicule dans la loi du 5 juillet 1985 », D., 1987, Chron., p. 1.

(12) J. Bigot, « Les trois lectures de la loi Badinter », JCP, 1987, Doct., n° 3278.

(13) B. Chenot, H. Margeat, op. et loc. cit.

Il ressort de tout ceci que la controverse se résume à la question du fondement juridique, de l'indemnisation des victimes d'accident de la circulation. Entre le droit commun de la responsabilité, et la loi de 1985, dite loi Badinter⁽¹⁴⁾. Selon que l'on retienne le premier fondement ou le second, l'on adoptera la conception dite restrictive (A), ou celle vue comme extensive (B).

A- L'approche restrictive minoritaire

Prenant la suite de Chenot, une partie de la doctrine, emmenée par le professeur Chabas, a, dès promulgation de la loi de 1985, entendu lui nier toute autonomie au regard du droit commun de la responsabilité civile (a). Cette approche ayant pour conséquence d'enlever tout intérêt à la loi nouvelle (b), puisque son objet est précisément d'en atténuer les conditions d'indemnisation.

a- Une interprétation soluble dans le droit commun de la responsabilité

La question était de savoir si l'implication contenue dans la nouvelle loi supposait ou non une causalité⁽¹⁵⁾. Chabas en particulier a contesté qu'il puisse en être autrement. Ainsi, a-t-il pu écrire que : « l'on ne s'y trompe pas, derrière les mots, et en particulier, celui de la perturbation se cache le concept de causalité »⁽¹⁶⁾. Il s'ensuit que selon cet auteur, la notion d'implication suppose nécessairement une causalité de droit commun⁽¹⁷⁾, or dans son esprit, la causalité suppose un rôle actif. Il en déduit que la loi de 1985 n'est qu'une modalité du droit commun de la responsabilité civile. Ainsi écrit-il que : [l'implication] « suppose au minimum une participation causale élémentaire du véhicule, exclue si celui-ci a joué un rôle passif »⁽¹⁸⁾. Monsieur, Collet, abonde dans le sens de Chabas, en estimant qu'il ne peut y avoir implication, que si le véhicule est la cause adéquate du dommage⁽¹⁹⁾. Monsieur Conte critique

(14) Ibid.

(15) F. Rouvière, « L'implication dans la loi du 5 juillet 1985 : une causalité apparente », D. 2012, Chron., p. 2186.

(16) F. Chabas, Les accidents de la circulation, op. cit., p. 77.

(17) S. Alderaiei, op. cit., p. 75.

(18) F. Chabas, *Le droit des accidents de la circulation : après la réforme du 5 juillet 1985...*, 2^e éd., Paris, Gaz. Pal., 1988, p. 95.

(19) JO Déb. Sénat. ann. P. V. Séance du 3 avril 1985, n° 255, p. 20.

également la distinction opérée par la jurisprudence entre l'implication dans l'accident et la causalité entre l'accident et le dommage. Il faut, souligne-t-il, prouver que le dommage trouve sa cause dans l'accident⁽²⁰⁾.

b- Les conséquences de cette interprétation restrictive

Toutefois, une telle conception qui suppose un lien de causalité, conduirait nécessairement, à vider la loi de 1985 de sa substance⁽²¹⁾. En rendant inchangées les conditions jugées difficiles d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, telles que prévues par le droit commun de la responsabilité civile. Rappelons que celui-ci exigeait (et exige toujours) pour toute demande de réparation civile, un faisceau de conditions, en particulier un lien de causalité pour pouvoir prétendre à toute indemnisation. Or, à la même époque, le nombre de victimes d'accidents de la circulation, augmentait de manière exponentielle⁽²²⁾. Et posait avec acuité la question de leur indemnisation, jusque-là mal prise en charge par le régime de responsabilité civile, comme nous le venons de l'évoquer. Or l'objet de la loi de 1985 est précisément de faciliter ces conditions d'indemnisation comme le soulignait le professeur Wiederkehr⁽²³⁾. Considérer qu'elle n'est qu'un prolongement du régime de la responsabilité civile, à droit constant, c'était faire de cette nouvelle loi, une lettre morte. Un texte inutile en ce qu'il ne modifierait pas les conditions d'indemnisation.

B- L'approche extensive majoritaire

Dès l'entame des débats parlementaires il est apparu que c'est le législateur lui-même qui voulait donner à l'implication le champ d'interprétation le plus large possible. Comme le résume un extrait du JO du Sénat : «On ne devrait donc pas avoir à discuter du rôle causal ou non, actif ou passif du véhicule pour déterminer le champ d'application du texte »⁽²⁴⁾.

(20) Ph. Conte, « Le législateur, le juge, la faute et l'implication (la fable édifiante de l'autonomie de la loi du 5 juillet 1985) », JCP, 1990, I, n° 3471, §n° 9.

(21) F. Alenezi, op. cit., p. 147.

(22) G. Wiederkehr, op. cit., p. 256.

(23) G. Wiederkehr, op. cit., p. 256.

(24) JO Déb. Sénat, 10 daté du 11 avril 1985, p. 193.

L'analyse de Chabas, chef de file de la conception restrictive⁽²⁵⁾, a d'abord semblé s'imposer avant d'être rapidement écartée par la Cour de cassation. Elle «a proposé une nouvelle lecture en indiquant que l'indemnisation de la victime n'était pas subordonnée à la preuve d'un rôle perturbateur du véhicule impliqué»⁽²⁶⁾ il suffit qu'il ait « joué un rôle quelconque dans sa réalisation »⁽²⁷⁾. Cette jurisprudence a ensuite été consacrée, deux ans plus tard, et a été résumée par M. Kilgus pour qui : « un véhicule terrestre à moteur (VTAM) est impliqué dans un accident de la circulation dès lors qu'il a joué un rôle quelconque dans sa réalisation, sans qu'il faille prouver que le véhicule, avec lequel il n'y a eu aucun contact, ait eu un comportement perturbateur »⁽²⁸⁾.

On peut donc dire que la volonté du législateur de voir s'imposer une conception la plus élargie possible de l'implication a fini par l'emporter. Ce qui répondait par ailleurs, au souhait du ministre de la justice de l'époque (Monsieur Badinter) très investi dans le souci d'améliorer l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation⁽²⁹⁾. Ainsi l'implication peut concerner y compris, un véhicule immobilisé⁽³⁰⁾. Le but du législateur étant de supprimer toute référence à la condition de la causalité qui devait rester propre à la responsabilité civile⁽³¹⁾. Cette règle s'imposant même à un assureur qui serait appelé en garantie. Il serait en effet interdit à celui-ci, d'exiger la preuve d'un rôle actif du véhicule⁽³²⁾. En définitive, une participation simplement passive suffit à rendre un véhicule impliqué, selon Gaspard⁽³³⁾(a). Ce qui a eu pour effet concret d'améliorer l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation (b).

(25) V. Supra, p. 6.

(26) M.-C. Lambert-Piéri et P. Oudot, « Responsabilité : régime des accidents de la circulation », RÉP. CIV., 2018, n° 65s.

(27) 2e Civ., 15 janvier 2015, n° 13-27448, Non publié au Bull., LPA, 27 mars 2015, note I. Vingiano.

(28) N. Kilgus, Dalloz, actualité, 21 mars 2017, Comm. 2e Civ., 2 mars 2017, n° 16-15562, Bull. civ. II, n° 44, p. 43, D., 2017, p. 902.

(29) R. Badinter, JO Déb. Sénat, 10 daté du 11 avril 1985, p. 193.

(30) F. Alenezi, op. cit., p. 148.

(31) R. Raffi, « Implication et causalité dans la loi de 1985 » D., 1994, Chron., p. 158.

(32) G. Viney, Traité de droit civil, les obligations, 3e éd., Paris, Dalloz, 1986, p. 212.

(33) F. Gaspard, JO Déb. ann. Séance du 17 décembre 1984, n° 2485, p. 7021.

a- Une interprétation dans le sens de l'autonomie au regard du droit commun

À la vérité, le texte de la loi lui-même permettait déjà de caractériser cette volonté libérale. Ainsi l'article 1er de la loi évoque l'hypothèse « d'accident de la circulation dans lequel est impliqué un VTAM » en lieu et place de « dommages causés par un VTAM ».

Au surplus, l'article 2 de la loi de 1985, rend inopposable à la victime toute cause, en temps normal exonératoire, tels que la force majeure ou le fait d'un tiers⁽³⁴⁾. L'art. 3 de la loi va plus loin en maintenant l'implication, y compris lorsque la faute de la victime est la cause exclusive du dommage (cependant dans ce cas la victime ne sera pas indemnisée par le conducteur du VTAM).

Le système de la garantie du dommage à la personne et l'implication n'interdit cependant pas toute causalité⁽³⁵⁾. Celle-ci peut se surajouter à l'implication, sans en être une condition⁽³⁶⁾. Ce que certains auteurs ont contesté⁽³⁷⁾.

Le juge civil n'est pas tenu par la qualification du juge pénal. Lorsque celui-ci estime qu'il n'y pas d'implication aussi longtemps que ne sera pas caractérisée l'existence d'un lien direct entre l'accident et les manœuvres du conducteur⁽³⁸⁾. Plus généralement la Cour de cassa-

(34) 2e Civ., 6 novembre 1985, n° 84-10157, Bull. civ. II, n° 166, p. 122. ; 2e Civ., 17 mars 1986, n° 85-10407, Bull. civ. II, n° 38, p. 25.

(35) A. Alhamady, La notion de l'acteur dans la garantie du dommage à la personne en droit koweïtien, Mémoire de master 2, Université du Koweït, 2008, 70. ; S. Alderaiei, op. cit., p. 82.

(36) G. Viney, L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, Paris, L.G.D.J., 1992-1993, p. 26.

(37) Y. Chartier, « 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 (étude analytique) », Paris, Jurisprudence générale Dalloz, no spéc., 1986, p. 19. ; F. Chabas, Le droit des accidents de la circulation : après la réforme du 5 juillet 1985..., op. cit., n° 137s. ; F. Chabas, « Notion et rôle de l'implication au sens de la loi du 5 juillet 1985 », Gaz. Pal., 1986, 1er sem., Doct., p. 64.

(38) 2e Civ., 17 mars 1993, n° 91-16676, Bull. civ. II, n° 107, p. 56. ; V. également, G. Viney, « Responsabilité civile - Centre de droit des obligations de l'université paris 1 panthéon-Sorbonne (URA CNRS 1471) », JCP, 1993, I, Doct., n° 3725, § n° 50.

tion casse toute décision de fond qui écarte l'implication au motif que la relation causale n'est pas établie⁽³⁹⁾.

Il ressort également de la jurisprudence de la Cour de cassation, que l'implication peut naître d'une participation même passive du véhicule⁽⁴⁰⁾. Ainsi jugé, dans une espèce où un piéton avait été blessé, son écharpe s'étant prise dans la roue du cyclomoteur auprès duquel il marchait⁽⁴¹⁾. Cet élargissement du rôle actif à un rôle passif, est conforme à la loi du 5 juillet 1985. Le rôle passif étant proche de la cause extérieure. En clair, le véhicule peut avoir été impliqué dans un accident, du fait d'une cause extérieure. Elle est alors simplement « l'instrument du dommage », de ce point de vue, elle n'a joué qu'un rôle passif. Pour autant, elle ne peut opposer à la victime une cause étrangère⁽⁴²⁾. Alor qu'en droit koweïtien, l'art. 257 du code civile, a déterminé exclusivement deux raisons pour l'exclusion de la responsabilité de l'acteur dans la garantie du dommage à la personne, -dont la cause étrangère n'est pas incluse⁽⁴³⁾-; S'il est prouvé que le blessé s'est blessé intentionnellement, ou s'il a été blessé à la suite d'une inconduite grave et intentionnelle de sa part.

Au total, on peut dire que la notion d'implication sans causalité, ne souffre plus d'aucune contestation, comme l'atteste la jurisprudence bien établie⁽⁴⁴⁾ très récemment⁽⁴⁵⁾. Il y'a une présomption d'implication

(39) 2e Civ., 11 avril 1986, n° 85-11295 et n° 85-11369, Bull. civ. II, n° 45, 31, JCP, 1986, II, n° 20672, 1re esp., note J.-F. Barbiéri. ; 2e Civ., 26 novembre 1986, Gaz. Pal., 1987, 1er sem., Somm., p. 274. ; 2e Civ., 16 juillet 1987, n° 85-18816, Bull. civ. II, n° 153, p. 88.

(40) M.-C. Lambert-Piéri et P. Oudot, *op. cit.*, n° 74.

(41) 2e Civ., 19 février 1986, n° 84-17795, Bull. civ. II, n° 19, p. 13. ; RTD civ., 1987, p. 331, obs. J. Huet.

(42) M.-C. Lambert-Piéri et P. Oudot, *op. cit.*, n° 75.

(43) T. Rizk, *La responsabilité civile de la garantie du dommage à la personne en droit civil koweïtien*, 1^{re} éd., Le Caire, Dar Alnahda Alarabiya, 2018, p. 212-220.

(44) 2e Civ., 15 janvier 2015, n° 13-27448, Non publié au Bull., LPA, 27 mars 2015 ; 2e Civ., 2 mars 2017, n° 16-15562, Bull. civ. II, n° 44, p. 43, D., 2017, p. 902.

(45) La Cour de cassation a affirmé : « qu'est impliqué, au sens de l'article 1er de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, tout véhicule ayant joué un rôle quelconque dans la réalisation d'un accident puis constaté que le véhicule de C... Y... avait dérapé sur la chaussée rendue glissante par la présence d'huile « répandue involontairement » par le tracteur conduit par M. A... X..., la cour d'appel, qui n'avait pas à procéder à la recherche inopérante visée par le moyen (I rechercher à quelle distance de l'accident le tracteur se trouvait et si cette distance n'excluait pas le lien de **causalité** entre la fuite d'huile subie par le tracteur et l'accident), en =

vue comme irréfragable par la deuxième chambre civile⁽⁴⁶⁾ et considérée comme simple par la chambre criminelle⁽⁴⁷⁾. Cette nuance entre les deux chambres de la Cour de cassation, se reflète dans la diversité des arrêts, oscillant entre une implication autonome de toute causalité en vue de faciliter l'indemnisation. Et une implication empreinte de causalité. Ce qui fait de l'implication une « notion pluraliste à contenu variable »⁽⁴⁸⁾.

b- Les effets de l'interprétation extensive

Ils tiennent essentiellement à la question de l'indemnisation des victimes. Celle-ci étant plus aisée à mettre en œuvre, lorsqu'elle est sollicitée au titre de la loi de 1985. Car l'indemnisation est obligatoire dès lors que l'implication est démontrée.

À titre illustratif, la Cour de cassation a en effet jugé que : « tout conducteur d'un véhicule impliqué dans un accident de la circulation est tenu d'indemniser la victime de l'accident »⁽⁴⁹⁾. « Cette obligation n'étant susceptible d'être écartée ou limitée que si la victime a commis une faute qui peut lui être opposable »⁽⁵⁰⁾. Cela, en vertu des articles 1 à 6 de la loi du 5 juillet 1985⁽⁵¹⁾.

Il est utile de rappeler que le fondement de cette indemnisation, doit être tiré de la loi de 1985 et non du droit commun de la responsabilité. La Cour de cassation censure, en effet, les décisions des juges

= a déduit à bon droit que le tracteur était impliqué dans l'accident ». 2^e Civ., 16 janvier 2020, n° 18-23787, ECLI:FR:CCASS:2020:C200051, [En ligne], Disponible sur : https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/deuxieme_chambre_civile_570/51_16_44251.html (Consulté le 18/1/2020).

(46) V. notamment, 2^e Civ., 14 décembre 1987, n° **86-17930**, Bull. civ., II, n° 264, p. 146, *RTD civ.*, 1988, p. 780, obs. P. Jourdain.

(47) V. Crim., 30 octobre 1989, n° 87-85590, Bull. crim., n° 382, p. 922. ; Crim., 15 novembre 1990, n° 89-84944, Bull. crim., n° 382, p. 966. ; V. également 2^e Civ., 10 mai 1991, n° 90-11684, Bull. civ., II, n° 135, p. 72, *D.*, 1991, IR, p. 166.

(48) L'expression est de Monsieur Jourdain. V. P. Jourdain, *RTD civ.*, 1988, p. 788 et s., n° 10.

(49) 2^e Civ., 9 juillet 2009, n° 08-10483, Non publié au Bull., *RCA*, 2009, Comm. n° 321, note H. Groutel.

(50) M.-C. Lambert-Piéri et P. Oudot, op. cit., n° 62.

(51) 2^e Civ., 28 mai 1986, n° **84-17330**, Bull. civ. II, n° 83, p. 56, *D.*, 1987, p. 160, note H. Groutel. ; *RTD civ.*, 1987, p. 334, obs. J. Huet.

du fond qui déboutent la victime et qui sont fondées sur un motif tiré du droit commun de la responsabilité, tel que l'absence de faute du conducteur, le comportement exempt de toute anormalité du véhicule, alors que ce VTAM était impliqué dans l'accident de circulation⁽⁵²⁾ ou sans rechercher si ce véhicule se trouvait impliqué dans l'accident de circulation⁽⁵³⁾, et elle rappelle le principe selon lequel l'indemnisation est toujours due, sauf si la victime a commis une faute susceptible, au regard de la loi du 5 juillet 1985, de limiter ou d'exclure son droit à indemnisation⁽⁵⁴⁾.

Concernant le financement de l'indemnisation, il doit être assumé par les sociétés d'assurance. Y compris lorsque les victimes étaient fautives⁽⁵⁵⁾. Selon M. Tunc le financement de l'indemnisation, devait, en effet reposer sur une assurance. Car, selon lui : «la loi Badinter est une loi de couverture des risque grâce à l'assurance»⁽⁵⁶⁾. Une telle mesure aurait un deuxième avantage qui serait de soulager les finances publiques. Ce dernier argument non juridique a été contesté par certains juristes⁽⁵⁷⁾.

De l'étude des approches théoriques, il se dégage d'ores et déjà certaines hypothèses de l'implication (avec rôle actif, voire avec causalité, et avec rôle passif). A côté d'autres types d'implication (implication avec contact en lien avec le siège du dommage, voire sans contact direct avec celui-ci). Nous nous proposons de les étudier au travers les

(52) 2e Civ., 4 décembre 1985, n° 84-13226, Bull. civ. II, n° 186, p. 125. ; 2e Civ., 16 décembre 1985, n° 84-13702, Bull. civ. II, n° 196, p. 131. ; 2e Civ., 11 janvier 2001, n° 98-17829, Non publié au Bull., RCA, 2001, Comm. n° 81, obs. H. Groutel.

(53) 2e Civ., 11 avril 1986, n° 85-11295 et n° 85-11369, Bull. civ. II, n° 45, 31, *JCP*, 1986, II, n° 20672, 1^{re} esp., note J.-F. Barbiéri. ; 2e Civ., 14 octobre 1987, n° 86-12569, II, Bull. civ. II, n° 199, p. 111, *D.*, 1987, IR, p. 213.

(54) V. par ex. : 2e Civ., 2 octobre 1985, n° 84-10615, Bull. civ. II, n° 142, p. 95. ; 2e Civ., 4 décembre 1985, n° 84-13226, Bull. civ. II, n° 186, p. 125. ; 2e Civ., 27 janvier 1988, n° 86-16565, Bull. civ. II, n° 25, p. 13.

(55) D. Philippe, « les conditions d'application de la nouvelle loi. L'implication du véhicule automoteur », in. (Dir.) B. Dubuisson, *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation*, Bruxelles, Bruylant/Academia, 1995, n° 18, p. 62.

(56) A. Tunc, « L'insertion de la loi Badinter dans le droit commun de la responsabilité civile », in R-O. Dalcq, *Responsabilité et assurance*, Larcier Bruxelles, 1994, p. 557.

(57) D. Philippe, *op. et loc. cit.*

applications jurisprudentielles de la notion de l'implication au regard de la loi de 1985.

II– Les applications jurisprudentielles de l'implication⁽⁵⁸⁾

La Cour de cassation fait application d'une conception extensive de la notion d'implication. Depuis qu'elle a fixé comme règle qu'une implication découlait du simple fait qu'un véhicule ait « joué un rôle quelconque »⁽⁵⁹⁾. Ainsi, elle peut avoir un rôle actif. Tout autant qu'elle pourrait résulter d'un rôle purement passif, y compris en l'absence de tout contact direct.

Cependant, au-delà de cette distinction entre rôle actif et rôle passif, il convient d'envisager les applications jurisprudentielles de la notion d'implication, selon deux séries d'hypothèses successives. D'abord en cas de contact direct entre le véhicule et la victime (A), ensuite en l'absence de tout contact (B).

A- L'implication en cas de contact direct avec la victime

Cette hypothèse a été la seule, dès l'entrée en vigueur de la loi et ce, jusqu'à une époque récente⁽⁶⁰⁾. Encore faudrait-il distinguer deux sous-hypothèses : lorsque le véhicule est en circulation (a), ou lorsqu'il est immobile momentanément (à l'arrêt), ou de manière prolongée (b).

a- L'implication du VTAM en mouvement⁽⁶¹⁾

Un VTAM en mouvement est dit impliqué lorsqu'il est entré en contact avec le siège du dommage, qu'il ait joué un rôle causal ou non causal, actif ou par une participation passive⁽⁶²⁾. Et au-delà, selon que le choc ait eu lieu avec une personne physique (1), ou une chose (2).

(58) Sur la mise en œuvre de l'implication, V. la thèse du Monsieur le Doyen Fahad Alenzi, *op. cit.*, p. 150-166. ; V. ainsi la thèse du Monsieur le Professeur Sami Alderaiei, *op. cit.*, p. 83-91. ; D. Philippe, « les conditions d'application de la nouvelle loi. L'implication du véhicule automoteur », *op. cit.*, n° 15-32, p. 60-72.

(59) 2^e Civ., 2 mars 2017, n° 16-15562, Bull. civ. II, n° 44, p. 43, *D.*, 2017, p. 902.

(60) M.-C. Lambert-Piéri et P. Oudot, *op. cit.*, n° 80.

(61) V. M. Mansour, *La responsabilité des accidents de la circulation et l'assurance obligatoire*, Alexandria, Dar Aljamiah Aljdidah, 2003, p. 17-37.

(62) M.-C. Lambert-Piéri et P. Oudot, *op. cit.*, n° 81.

1- Choc entre le VTAM et une personne physique

C'est le cas lorsque le VTAM percute un piéton qui avait commis une faute imprévisible et irrésistible⁽⁶³⁾. Trois illustrations jurisprudentielles résument les différentes hypothèses :

- Dans le cas d'un accident consécutif à un blocage d'une écharpe dans la roue d'un cyclomoteur. Même s'il y'a faute avérée de la victime, le conducteur du VTAM sera tenu à indemnisation. Celle-ci ne sera toutefois que partielle, compte tenu de la faute de la victime⁽⁶⁴⁾.

- Dans le cas d'une collision entre un véhicule et un cycliste. Celui-ci sera traité comme un passager ou un piéton : le conducteur du VTAM devra l'indemniser⁽⁶⁵⁾.

- Dans le cas d'un accident complexe : c'est le critère de rôle quelconque qui sera mis en avant, dès lors, Sera ainsi impliqué, le véhicule ayant un lien avec le siège du dommage⁽⁶⁶⁾.

2 : Choc entre une VTAM et un chose

La chose heurtée peut être en mouvement ou à l'état immobile

- Lorsque c'est le VTAM est venu percuter une chose immobile sur la chaussée, l'implication du VTAM ne posera aucune difficulté⁽⁶⁷⁾.

- Lorsqu'au contraire le VTAM heurte une chose en mouvement, il y'aura implication⁽⁶⁸⁾. Alors même que c'est une cause extérieure (projectile qui a cassé le pare-brise et a provoqué l'accident). Au surplus le rôle du véhicule sera vu comme actif du fait de la vitesse excessive⁽⁶⁹⁾.

(63) 2^e Civ., 23 octobre 1985, n° 83-11125, Bull. civ. II, n° 158, p. 104. ; 2^e Civ., 10 avril 1991, n° 89-20694, Bull. civ. II, n° 116, p. 62, *D.*, 1991, IR 159.

(64) V. par ex. : 2^e Civ., 19 février 1986, n° 84-17795, Bull. civ., II, n° 19, p. 13.

(65) D. Philippe, *op. cit.*, n° 15, p. 60.

(66) V. par ex. : 2^e Civ., 7 février 1996, n° 94-14182, Bull. civ. II, n° 32, p. 21. ; 2^e Civ., 24 février 2000, n° 98-12731, Bull. civ. II, n° 30, p. 20, *D.*, 2000, IR, p. 86. ; RTD civ., 2000, p. 348, obs. P. Jourdain.

(67) 2^e Civ., 4 décembre 1985, n° 84-13226, Bull. civ. II, n° 186, p. 125. ; 2^e Civ., 28 juin 1989, n° 88-16149, Bull. civ. II, n° 141, p. 70, JCP, 1990, II, n° 21508, note J.-C. Montanier. ; Gaz. Pal., 1989, 2^e sem., p. 898, note F. Chabas.

(68) 2^e Civ., 28 février 1990, n° 88-20133, Bull. civ. II, n° 42, p. 23.

(69) D. Philippe, *op. cit.*, n° 29, p. 70.

La personne victime peut être passagère d'un véhicule qui en heurte une autre⁽⁷⁰⁾. Elle pourra alors agir aussi bien contre le conducteur de son véhicule⁽⁷¹⁾, que contre celui du véhicule 2⁽⁷²⁾.

L'implication d'un véhicule en mouvement consiste aussi parfois dans un rôle passif. L'hypothèse d'un rôle passif pose plus de problèmes de preuve qu'en cas de rôle actif. Ainsi dans le cas d'un accident complexe qui implique potentiellement plusieurs véhicules. Il y'aura présomption d'implication pour chaque VTAM, jusqu'à preuve du contraire par le gardien du VTAM mis en cause. En prouvant par exemple le décès antérieur de la victime ou une cause susceptible de justifier le dommage⁽⁷³⁾. La difficulté d'établir la preuve est ici relative grâce la présomption de l'imputabilité attachée à l'implication. Cela peut être illustré par le cas d'une victime qui subit des complications cardiaques. Si l'accident et la crise cardiaque sont concomitants le doute profitera à la victime⁽⁷⁴⁾. Cette présomption peut toutefois être renversée par le défendeur, voire par le juge qui peut désigner un expert pour déterminer les causes exactes du dommage corporel allégué par la victime⁽⁷⁵⁾.

De manière générale cependant, en cas de contact direct entre le véhicule et le siège du dommage, la preuve soulèvera infiniment moins de difficultés, que celle de l'implication d'un véhicule en stationnement.

b- L'implication du VTAM en stationnement ou à l'arrêt⁽⁷⁶⁾

Ce type d'implication étant plus difficile à caractériser, que l'implication d'un véhicule en mouvement. La jurisprudence a d'abord exigé que le VTAM en cause, ait joué un rôle « perturbateur » dans la

(70) M.-C. Lambert-Piéri et P. Oudot, *op. cit.*, n° 82.

(71) 2^e Civ., 16 octobre 1991, n° 90-15118, Bull. civ. II, n° 262, p. 137.

(72) 2^e Civ., 20 juillet 1987, n° 86-12206, Bull. civ. II, n° 162, p. 94. ; 2^e Civ., 28 octobre 1987, D., 1987, IR, p. 233. ; 2^e Civ., 20 avril 1988, n° **87-12598**, Bull. civ. II, n° 89, 46. ; 2^e Civ., 31 mars 1993, no 91-19351, Bull. civ. II, no 132, p. 69, D., 1993, IR, p. 123.

(73) P. Jourdain, « Imputabilité du dommage à l'accident : vers une divergence de jurisprudence au sein de la Cour de cassation ? », *RTD civ*, 1992, p. 125.

(74) D. Philippe, *op. cit.*, n° 30, p. 70.

(75) P. Jourdain, « L'imputabilité du dommage gagne son autonomie », *RTD civ*, 1990, p. 97.

(76) V. M. Mansour, *op. cit.*, p. 50-68.

survenance de l'accident. Mais devant la difficulté de la preuve, elle a ensuite écarté toute condition.

La jurisprudence avait d'abord jusqu'à peu, adopté un critère de « la perturbation »⁽⁷⁷⁾. Au terme duquel, le VTAM doit être immobilisé de telle manière qu'il perturbe la circulation⁽⁷⁸⁾.

Cette notion de rôle perturbateur a ensuite été critiquée par une partie de la doctrine. En particulier par M. Chabas. Celui-ci critique plus particulièrement ce qui apparaît à ses yeux, comme une incapacité de la Cour de cassation à reconnaître qu'il ne peut y avoir implication sans causalité. Il écrit ainsi que : « l'on ne s'y trompe pas, derrière les mots, et en particulier, celui de la perturbation se cache le concept de causalité. A l'heure actuelle, l'implication n'est autre que la relation causale, entendue dans un sens large, celui de l'équivalence des conditions. Cela est évident lorsqu'il y'a heurt, (...), cela est aussi clair en l'absence de contact »⁽⁷⁹⁾.

D'autres auteurs ont au contraire pointé les dangers d'une telle conception, au motif qu'elle réintroduisait la causalité comme condition de l'indemnisation. Un auteur a ainsi parlé de « survivance inquiétante de la causalité »⁽⁸⁰⁾. Or cette dernière est propre au droit commun de la responsabilité. Dont elle constitue d'ailleurs, le principal point de différenciation avec la loi de 1985. Ces critiques ont alors conduit la Cour de cassation, à réviser sa conception et supprimer toute condition.

Le critère de la perturbation sera ainsi abandonné par la Cour de cassation, à l'occasion des arrêts du 23 mars 1994. La Cour de cassation y juge que désormais : « le fait qu'un véhicule terrestre à moteur soit en

(77) Selon Monsieur, Philippe : « cette notion paraît proche du fait actif de la chose, condition d'application de l'article 1384 [actuellement 1242], alinéa 1, du Code civil français et semble donc s'apparenter à la causalité adéquate ». D. Philippe, *op. cit.*, n° 17, p. 61, la note n° 46.

(78) 2^e Civ., 21 juillet 1986, n° 84-10393, Bull. civ. II, n° 113, p. 79. ; 2^e Civ., 21 juillet 1986, n° 85-12472, Bull. civ. II, n° 114, p. 80. ; 2^e Civ., 21 juillet 1986, n° 84-17442, Bull. civ. II, n° 115, p. 80. ; *JCP*, 1987, II, n° 20679, note G. Durry. ; *Gaz. Pal.*, 1986, 2^e sem., p. 651, note F. Chabas. ; *RTD civ.*, 1987, p. 333, obs. J. Huet. ; 2^e Civ., 7 juin 1990, n° 89-14334, Bull. civ. II, n° 124, p. 65, *RTD civ.*, 1990, p. 507, obs. P. Jourdain.

(79) F. Chabas, *Les accidents de la circulation*, *op. cit.*, p. 77.

(80) Ph. Conte, *op. cit.*, n° 9.

stationnement sans perturber la circulation n'exclut pas son implication dans un accident »⁽⁸¹⁾. L'abandon de tout critère objectif se confirme en 1995⁽⁸²⁾, à l'occasion d'un arrêt selon lequel : «est nécessairement impliqué dans l'accident tout véhicule terrestre à moteur qui a été heurté, qu'il soit à l'arrêt ou en mouvement». Pourvu qu'il soit entré en contact avec « le siège du dommage »⁽⁸³⁾. Et cela que l'arrêt soit régulier (feu rouge, feu stop) volontaire ou non (panne, embouteillage suite un accident sur l'autoroute)⁽⁸⁴⁾. En effet, depuis les arrêts du 23 mars 1994, aucun critère de régularité ni de perturbation ne sont pris en compte⁽⁸⁵⁾. « Le véhicule pourra être impliqué même si le stationnement, régulier ou irrégulier, est prolongé »⁽⁸⁶⁾.

Il reste à présent, à évoquer le cas particulier de la notion d'implication, en l'absence de tout contact du VTAM avec le siège du dommage.

B- L'implication en l'absence de contact direct : le problème de la preuve de l'implication

De prime abord, il paraît, hasardeux d'affirmer qu'un VTAM puisse être impliqué dans un accident, en l'absence de tout contact. Précisément parce que sans contact, il est difficile de prouver une implication.

De fait, la Cour de cassation avait d'abord considéré que la seule présence concomitante d'un véhicule sur les lieux d'un accident, ne pouvait suffire à caractériser son implication au sens de la loi de 1985⁽⁸⁷⁾ ou plus récemment⁽⁸⁸⁾. Elle est allée plus loin en excluant une simple

(81) 2e Civ., 23 mars 1994, n° 92-12553, Bull. civ. II, no 100, p. 57. ; 2e Civ., 23 mars 1994, n° 92-14296, Bull. civ. II, n° 100, p. 57. ; D., 1994, p. 299, note H. Groutel. ; JCP, 1994, II, n° 22292, note Ph. Conte. ; RTD civ., 1994, p. 627, obs. P. Jourdain.

(82) 2e Civ., 25 janvier 1995, n° 92-17164, Bull. civ. II, n° 27, p. 16, Gaz. Pal., 1995, 1er sem., p. 315, note F. Chabas. ; RTD civ., 1995, p. 382, obs. P. Jourdain. ; 2e Civ., 12 juin 1996, n° 94-14600, Bull. civ. II, n° 147, p. 89, D., 1996, IR, p. 175.

(83) M.-C. Lambert-Piéri et P. Oudot, *op. cit.*, n° 85.

(84) D. Philippe, *op. cit.*, n° 17, p. 62.

(85) *Ibid.*, n° p. 65.

(86) *Ibid.*

(87) 2e Civ., 8 février 1989, n° 87-13305, Bull. civ. II, n° 29, 15, RTD civ., 1989, p. 763, obs. P. Jourdain.

(88) 2e Civ., 13 décembre 2012, n° 11-19696, Bull. civ. II, n° 204, p. 197, D., 2013, p. 12, obs. I. Gallmeister.

présomption d'implication⁽⁸⁹⁾. Ce qui a soulevé les critiques de la doctrine⁽⁹⁰⁾ au risque que cela pouvait écarter toute possibilité de caractériser l'implication en l'absence de tout contact entre le VTAM et le siège du dommage.

La Cour de cassation a alors, semblé adhérer à cette analyse et a réactivé le critère du rôle même indéterminé du VTAM⁽⁹¹⁾. Y compris, dans notre cas, en l'absence de tout contact. Ce rôle ayant été qualifié de « quelconque » par certains auteurs⁽⁹²⁾.

Mais cette jurisprudence posait d'emblée le problème de la preuve en matière d'implication sans contact. Puisque pour pouvoir obliger le gardien d'un VTAM, à l'indemniser, la victime doit prouver qu'il a joué un rôle même « quelconque », dans la survenance du dommage. Or, en l'absence de tout contact direct, il est difficile d'établir un rôle quelconque du VTAM mis en cause, s'il était en mouvement (a) et surtout s'il était immobilisé (b).

a- L'implication du VTAM en mouvement

Dans cette hypothèse, il s'agira le plus souvent d'un véhicule qui par ses manœuvres surprend un autre véhicule, et provoque de ce fait un dommage. Comme l'illustrent plusieurs cas jurisprudentiels.

- Le cas de l'implication d'un seul véhicule⁽⁹³⁾ :

Un camion qui, effraye un cyclomotoriste et le fait tomber⁽⁹⁴⁾. Ou

(89) Crim., 30 octobre 1989, **87-85590**, Bull. crim. n° 382 p. 922.

(90) M.-C. Lambert-Piéri et P. Oudot, *op. cit.*, n° 87.

(91) 2e Civ., 15 mai 1992, n° 90-20322, Bull. civ. II, n° 139, p. 69. Cette décision a censuré un arrêt d'appel au motif: « qu'en se déterminant ainsi, alors qu'il résultait de ses constatations que l'automobile en mouvement avait joué un rôle dans l'accident et que, par conséquent, elle était impliquée ».

(92) M.-C. Lambert-Piéri et P. Oudot, *op. cit.*, n° 88.

(93) Il a été jugé plus récemment par la Cour de cassation que « qu'en statuant ainsi, alors qu'elle avait relevé, par motifs propres et adoptés, que M. S... avait entrepris de dépasser le véhicule le précédant à la suite du ralentissement de ce dernier et que l'accident était survenu au cours de ce dépassement, ce dont il résultait que ce véhicule avait joué un rôle dans sa réalisation ». 2e Civ., 12 décembre 2019, n° 12-22727, Non publié au Bull.

(94) 2e Civ., 14 décembre 1987, n° 86-17930, Bull. civ., II, n° 264, p. 146, RTD civ., 1988, p. 780, obs. P. Jourdain.

l'automobile qui surprend un piéton s'apprêtant à traverser, et le fait tomber lui occasionnant une blessure⁽⁹⁵⁾. L'implication du véhicule sera ainsi acquise.

- Le cas de l'implication de plusieurs véhicules :

Ici il sera plus difficile de déterminer quels véhicules sont impliqués, c'est pourquoi on fera application du critère, du rôle joué dans la survenance du dommage. Et non de celui ayant le plus en contact avec le siège du dommage. Ainsi, le cas où un camion (véhicule 1) entre en collision avec une voiture (véhicule 2), laquelle est immobilisée en panne, sans éclairage sur l'autoroute où elle est percutée par une automobile (véhicule 3) et le conducteur est tué. Le véhicule 1 sera impliqué dans l'accident⁽⁹⁶⁾.

Malgré ce contre-exemple, il sera en général très difficile de prouver l'implication d'un véhicule immobilisé, en l'absence de contact. C'est pourquoi, afin de faciliter l'administration de la preuve la jurisprudence accepte qu'un seul élément du véhicule, entraîne l'implication. Par exemple : « l'automobile dont la perception des phares, la nuit, a déclenché chez un conducteur, une manœuvre de freinage qui lui a fait perdre le contrôle de son véhicule »⁽⁹⁷⁾. Par ailleurs, en cas de doutes sur les circonstances de l'accident, cela profitera à la victime de l'accident. On peut dire que la Cour de cassation applique ici une forme de présomption de l'imputabilité, que ne prévoit pourtant pas la loi qui conditionne l'indemnisation, à la preuve de l'implication. Ainsi dans une affaire⁽⁹⁸⁾, un camion a été jugé impliqué, dans le dommage infligé à un cyclomotoriste, par la chute d'un objet tombé du camion. Alors même qu'un témoin avait vu un autre véhicule « potentiellement » à l'origine de la chute de l'objet⁽⁹⁹⁾.

(95) 2^e Civ., 2 avril 1997, n° 95-13303, Bull. civ. II, n° 100, p. 57.

(96) 2^e Civ., 1^{er} mars 1989, RCA, 1989, Comm. n° 148, obs. H. Groutel.

(97) M.-C. Lambert-Piéri et P. Oudot, op. cit., n° 92. ; V. également : Crim., 21 juin 1988, n° **87-90245**, Bull. crim. n° 279, p. 745, RTD civ., 1989, 99, obs. p. Jourdain.

(98) 2^e Civ., 14 décembre 1987, n° **86-17930**, Bull. civ., II, n° 264, p. 146, RTD civ., 1988, p. 780, obs. P. Jourdain.

(99) Arrêt cité par D. Philippe, op. cit., n° 23, p. 65.

b- L'implication du VTAM en stationnement ou à l'arrêt

Il convient avant tout de rappeler brièvement l'origine de ce type d'implication qui n'allait pas de soi. Dès lors que la jurisprudence avait élargi les cas d'implication y compris au véhicule immobilisé, ayant joué «un rôle quelconque». Il n'y avait plus lieu de distinguer selon que le véhicule immobilisé soit ou non en contact avec le siège du dommage⁽¹⁰⁰⁾. Dit autrement, un véhicule n'ayant eu aucun contact avec le siège du dommage, et qui plus est, immobilisé, est malgré susceptible d'être vu comme impliqué l'absence de contact entre le siège du dommage et un véhicule immobile n'exclut pas par elle-même l'implication⁽¹⁰¹⁾.

C'est cependant dans cette dernière hypothèse, que le problème de la preuve se posera avec le plus d'acuité. En effet, la victime doit prouver un élément perturbateur provenant du véhicule, pourtant immobilisé, et qui au surplus, n'est pas en contact direct avec le siège du dommage. De nombreuses demandes d'indemnisation ont ainsi été rejetées⁽¹⁰²⁾. Là encore la jurisprudence applique la présomption d'imputabilité en cas de doute. Ainsi dans une espèce, deux véhicules avaient été considérés comme impliqués. Ils avaient percuté un premier véhicule dont l'occupant a été retrouvé sans vie. Il y'avait implication en l'absence de preuve que l'occupant était décédé avant le choc⁽¹⁰³⁾.

Quelques cas jurisprudentiels existent cependant : il a ainsi été jugé qu'un véhicule dont le capot laisse échapper des flammes qui brûlent la victime était impliqué⁽¹⁰⁴⁾ ; ou dans un arrêt du 26 novembre 1986, qu'un camion qui avait roulé sur le corps d'une personne déjà victime d'un accident, était impliqué⁽¹⁰⁵⁾.

(100) M.-C. Lambert-Piéri et P. Oudot, op. cit., n° 93.

(101) 2e Civ., 11 avril 1986, n° **85-11295** et n° **85-11369**, Bull. civ. II, n° 45, 31, JCP, 1986, II, n° 20672, 1re esp., note J.-F. Barbière.

(102) F. Alenezi, op. cit., p. 168-169.

(103) 2e Civ., 28 juin 1989, n° **88-16149**, Bull. civ. II, n° 141, p. 70, JCP, 1990, II, n° 21508, note J.-C. Montanier. ; Gaz. Pal., 1989, 2e sem., p. 898, note F. Chabas.

(104) 2e Civ., 19 février 1986, n° **84-15797**, Bull. civ. II, n° 18, p. 12. ; RTD civ., 1987, p. 329, obs. J. Huet.

(105) 2e Civ., 26 novembre 1986, D., 1987, p. 128, note H. Groutel. ; JCP, 1987, II, n° 20833, note M. Saluden.

L'enjeu du problème de la preuve reposant sur le fait qu'en l'absence de celle-ci, aucune indemnisation ne sera obtenue par la victime. Or c'est sur elle que la loi a fait peser la charge de la preuve. En application du droit commun de la preuve et est régulièrement rappelé par la Cour de cassation⁽¹⁰⁶⁾. Et très récemment dans un arrêt du 26 octobre 2017⁽¹⁰⁷⁾. Le bénéfice de la loi du 5 juillet 1985 est subordonné à la preuve de l'implication du véhicule⁽¹⁰⁸⁾. Ajoutons pour compléter ce point de rappel, que la preuve peut être rapportée par tous moyens⁽¹⁰⁹⁾.

Au terme de cette étude, nous pouvons affirmer qu'en principe, il n'y a pas de présomption de preuve de l'implication. Puisque la loi la fait peser sur la victime. Mais qu'en pratique, en cas de doute, sur les circonstances de l'implication, celui-ci profite à la victime. Il en résulte que c'est la jurisprudence qui a instauré une forme de présomption d'imputabilité par défaut, au bénéfice de la victime. Cela, contrairement au droit commun de la responsabilité civile (article 1315 al. 1 C. civ.), « où il suffit d'une simple intervention dans l'accident pour faire jouer cette présomption »⁽¹¹⁰⁾.

(106) 2e Civ., 28 mai 1986, n° 84-17330, Bull. civ. II, n° 83, p. 56, D., 1987, p. 160, note H. Groutel. ; RTD civ., 1987, p. 334, obs. J. Huet.

(107) 2e Civ., 26 octobre 2017, n° 16-22462, Dalloz actualité, 7 novembre 2017, obs. A. Hacene.

(108) F. Alenezi, *op. cit.*, p. 166. ; M.-C. Lambert-Piéri et P. Oudot, *op. cit.*, n° 94.

(109) M.-C. Lambert-Piéri et P. Oudot, *op. cit.*, n° 95.

(110) F. Alenezi, *op. cit.*, p. 166-167.

CONCLUSION

Au total, la loi de 1985 apparaît comme un texte conçu pour compléter le droit commun de la responsabilité, et non pour le concurrencer. Ils ne doivent donc pas être confondus, ni assimilés, comme l'analyse Monsieur le Professeur Wiederkehr⁽¹¹¹⁾. En particulier concernant la question de l'indemnisation. De ce point de vue, le choix de la notion d'implication, (en lieu et place de la condition de causalité), ainsi que l'application extensive qu'en a fait la Cour de cassation⁽¹¹²⁾ se justifient pleinement. Il s'agissait en effet d'assouplir les conditions d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Cette libéralisation ne s'est cependant pas faite sans garde-fous, puisque la charge de la preuve de l'implication pèse sur la victime. Même s'il est vrai qu'en cas de doute sur l'implication d'un véhicule, la Cour de cassation applique une présomption d'implication⁽¹¹³⁾. Toujours dans le but de renforcer la protection de la partie faible, entendue ici comme la victime de l'accident.

Partant du principe que le Koweït, pourtant terre d'influence du droit français, nous encouragerons le législateur koweïtien d'adopter le régime juridique de l'implication, et de la codifier. Et cela pour deux simples raisons:

Premièrement, sa portée est plus large de celle du régime juridique actuellement en vigueur au Koweït (la garantie du dommage à la personne).

Deuxièmement, il donne plus de protection à la victime de l'accident de la circulation, de surcroît il est facile de mettre en œuvre.

(111) G. Wiederkehr, op. cit., p. 256.

(112) Telle que cela ressort de l'ensemble de la jurisprudence rapportée dans la présente étude.

(113) 2e Civ., 28 juin 1989, n° **88-16149**, Bull. civ. II, n° 141, p. 70, JCP, 1990, II, n° 21508, note J.-C. Montanier. ; Gaz. Pal., 1989, 2e sem., p. 898, note F. Chabas.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages en langue française

I- Ouvrages généraux

- Viney (G.), Traité de droit civil, les obligations, 3e éd., Paris, Dalloz, 1986.

II- Monographie et ouvrages spéciaux

- Alenezi (F.), L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation en droit saoudien étude comparée au droit français, th. Strasbourg, 1997.
- Alderaiei (S.), Le recours de la victime d'un accident de la circulation à l'encontre de l'assureur du véhicule ayant provoqué l'accident : (étude du droit français et du droit koweïtien), th. Nantes, 2000.
- Chabas (F.), Le droit des accidents de la circulation :après la réforme du 5 juillet 1985..., 2e éd., Paris, Gaz. Pal., 1988.
- Chabas (F.), Les accidents de la circulation, Paris, Dalloz, 1995
- Chenot (B.), Margeat (H.), Accidents de la circulation, responsabilité et réparation du dommage, maux et remèdes, éd. Ass. fr. 1968.
- Mohammed (A.), La garantie du dommage à la personne en droit civil koweïtien et la responsabilité sans faute en droit civil français: étude comparative entre les droits civils koweïtien, français et musulman, th. Paris, 1992.
- Tunc (A.), Pour une loi sur les accidents de la circulation, Paris, Economica, 1981.
- Viney (G.), L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, Paris, L.G.D.J., 1992-1993.

III- Articles, chroniques et études

- Bigot (J.), « Les trois lectures de la loi Badinter », JCP, 1987, Doct., n° 3278.

- Chabas (F.), « Notion et rôle de l'implication au sens de la loi du 5 juillet 1985 », *Gaz. Pal.*, 1986, 1^{er} sem., *Doct.*, p. 64.
- Chartier (Y.), « 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 (étude analytique) », *Paris, Jurisprudence générale Dalloz*, no spéc., 1986.
- Conte (Ph.), « Le législateur, le juge, la faute et l'implication (la fable édifiante de l'autonomie de la loi du 5 juillet 1985) », *JCP*, 1990, I, n° 3471.
- Groutel (H.), « L'implication du véhicule dans la loi du 5 juillet 1985 », *D.*, 1987, *Chron.*, p. 1.
- Jourdain (P.), « Imputabilité du dommage à l'accident : vers une divergence de jurisprudence au sein de la Cour de cassation ? », *RTD civ*, 1992, p. 125.
- Jourdain (P.), « L'imputabilité du dommage gagne son autonomie », *RTD civ*, 1990, p. 97.
- Lambert-Piéri (M.-C.) et Oudot (P.), « Responsabilité : régime des accidents de la circulation », *RÉP. CIV.*, 2018.
- Philippe (D.), « les condition d'application de la nouvelle loi. L'implication du véhicule automoteur », in. (Dir.) B. Dubuisson, *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accidents de la circulation*, Bruxelles, Bruylant/Academia, 1995, p. 51-74.
- Raffi (R.), « Implication et causalité dans la loi de 1985 » *D.*, 1994, *Chron.*, p. 158.
- Rouvière (F.), « L'implication dans la loi du 5 juillet 1985 : une causalité apparente », *D.* 2012, *Chron.*, p. 2186.
- Tunc (A.), « L'insertion de la loi Badinter dans le droit commun de la responsabilité civile », in R-O. Dalcq, *Responsabilité et assurance*, Larcier Bruxelles, 1994, p. 557.
- Viney (G.), « Responsabilité civile - Centre de droit des obligations de l'université paris 1 panthéon-Sorbonne (URA CNRS 1471) », *JCP*, 1993, I, *Doct.*, n° 3725.

- Wiederkehr (G.), « De la loi du 5 juillet 1985 et de son caractère autonome », D., 1986, Chron., p. 255-260.

IV- Notes de jurisprudence et observations

- Barbièri (J.-F.), note sous 2e Civ., 11 avril 1986, n° 85-11295 et n° 85-11369, Bull. civ. II, n° 45, 31, JCP, 1986, II, n° 20672.
- Chabas (F.), note sous 2e Civ., 21 juillet 1986, n° 84-10393, Bull. civ. II, no 113, p. 79. ; 2e Civ., 21 juillet 1986, n° 85-12472, Bull. civ. II, no 114, p. 80. ; 2e Civ., 21 juillet 1986, n° 84-17442, Bull. civ. II, n° 115, p. 80. ; Gaz. Pal., 1986, 2e sem., p. 651.
- Chabas (F.), note sous 2e Civ., 28 juin 1989, n° 88-16149, Bull. civ. II, n° 141, p. 70, Gaz. Pal., 1989, 2e sem., p. 898 .
- Chabas (F.), note sous 2e Civ., 25 janvier 1995, n° 92-17164, Bull. civ. II, n° 27, p. 16, Gaz. Pal., 1995, 1er sem., p. 315.
- Conte (Ph.), note sous 2e Civ., 23 mars 1994, n° 92-12553, Bull. civ. II, no 100, p. 57. ; 2e Civ., 23 mars 1994, n° 92-14296, Bull. civ. II, n° 100, p. 57. ; JCP, 1994, II, n° 22292.
- Durry (G.), note sous 2e Civ., 21 juillet 1986, n° 84-10393, Bull. civ. II, no 113, p. 79. ; 2e Civ., 21 juillet 1986, n° 85-12472, Bull. civ. II, no 114, p. 80. ; 2e Civ., 21 juillet 1986, n° 84-17442, Bull. civ. II, n° 115, p. 80. ; JCP 1987, II, n° 20679.
- Gallmeister (I.), obs. sous 2e Civ., 13 décembre 2012, n° 11-19696, Bull. civ. II, n° 204, p. 197, D., 2013, p. 12.
- Groutel (H.), obs. sous 2e Civ., 28 mai 1986, n° 84-17330, Bull. civ. II, n° 83, p. 56, D., 1987, p. 160.
- Groutel (H.), note sous 2e Civ., 26 novembre 1986, D., 1987, p. 128.
- Groutel (H.), obs. sous 2e Civ., 1er mars 1989, RCA, 1989, Comm. n° 148.
- Groutel (H.), note sous 2e Civ., 23 mars 1994, n° 92-12553, Bull. civ. II, n° 100, p. 57. ; 2e Civ., 23 mars 1994, n° 92-14296, Bull. civ. II, n° 100, p. 57. ; D., 1994, p. 299.

- Groutel (H.), obs. sous 2e Civ., 11 janvier 2001, n° 98-17829, Non publié au Bull., RCA, 2001, Comm. n° 81.
- Groutel (H.), obs. sous 2e Civ., 9 juillet 2009, n° 08-10483, Non publié au Bull., RCA, 2009, Comm. n° 321.
- Hacene (A.), obs. sous 2e Civ., 26 octobre 2017, n° 16-22462, Dalloz actualité, 7 novembre 2017.
- Huet (J.), obs. sous 2e Civ., 19 février 1986, n° 84-15797, Bull. civ. II, n° 18, p. 12, RTD civ., 1987, p. 329.
- Huet (J.), obs. sous 2e Civ., 19 février 1986, n° 84-17795, Bull. civ. II, n° 19, p. 13, RTD civ., 1987, p. 331.
- Huet (J.), obs. sous 2e Civ., 28 mai 1986, n° 84-17330, Bull. civ. II, n° 83, p. 56, RTD civ., 1987, p. 334.
- Huet (J.), obs. sous 2e Civ., 21 juillet 1986, n° 84-10393, Bull. civ. II, no 113, p. 79. ; 2e Civ., 21 juillet 1986, n° 85-12472, Bull. civ. II, no 114, p. 80. ; 2e Civ., 21 juillet 1986, n° 84-17442, Bull. civ. II, n° 115, p. 80. ; RTD civ., 1987, p. 333.
- Jourdain (P.), obs. sous 2e Civ., 14 décembre 1987, n° 86-17930, Bull. civ., II, n° 264, p. 146.
- Jourdain (P.), obs. sous Crim., 21 juin 1988, n° 87-90245, Bull. crim. n° 279, p. 745.
- Jourdain (P.), obs. sous 2e Civ., 8 février 1989, n° 87-13305, Bull. civ. II, n° 29, 15, RTD civ., 1989, p. 763.
- Jourdain (P.), obs. sous 2e Civ., 7 juin 1990, n° 89-14334, Bull. civ. II, n° 124, p. 65, RTD civ., 1990, p. 507.
- Jourdain (P.), obs., 2e Civ., 23 mars 1994, n° 92-12553, Bull. civ. II, no 100, p. 57. ; 2e Civ., 23 mars 1994, n° 92-14296, Bull. civ. II, n° 100, p. 57. ; RTD civ., 1994, p. 627.
- Jourdain (P.), obs. sous 2e Civ., 25 janvier 1995, n° 92-17164, Bull. civ. II, n° 27, p. 16, RTD civ., 1995, p. 382.
- Jourdain (P.), obs. sous 2e Civ., 24 février 2000, n° 98-12731, Bull. civ. II, n° 30, p. 20, RTD civ., 2000, p. 348.

- Montanier (J.-C.), note sous 2e Civ., 28 juin 1989, n° 88-16149, Bull. civ. II, n° 141, p. 70, JCP, 1990, II, n° 21508.
- Pelichet (M.), note sous Paris, 24 juin 1981, Rev. crit. DIP, 1982, p. 691, Gaz. Pal., 1982, 1er sem., Somm. p.1.
- Saluden (M.), note sous 2e Civ., 26 novembre 1986, D., 1987, p. 128 JCP, 1987, II, n° 20833.
- Vingiano (I.), note sous 2e Civ., 15 janvier 2015, n° 13-27448, Non publié au Bull., LPA, 27 mars 2015.

V- La jurisprudence

Deuxième chambre civile de la Cour de cassation :

- 2e Civ., 2 octobre 1985, n° 84-10615, Bull. civ. II, n° 142, p. 95.
- 2e Civ., 23 octobre 1985, n° 83-11125, Bull. civ. II, n° 158, p. 104.
- 2e Civ., 6 novembre 1985, n° 84-10157, Bull. civ. II, n° 166, p. 122.
- 2e Civ., 4 décembre 1985, n° 84-13226, Bull. civ. II, n° 186, p. 125.
- 2e Civ., 16 décembre 1985, n° 84-13702, Bull. civ. II, n° 196, p. 131.
- 2e Civ., 19 février 1986, n° 84-15797, Bull. civ. II, n° 18, p. 12.
- 2e Civ., 19 février 1986, n° 84-17795, Bull. civ. II, n° 19, p. 13.
- 2e Civ., 17 mars 1986, n° 85-10407, Bull. civ. II, n° 38, p. 25.
- 2e Civ. , 11 avril 1986, n° 85-11295 et 85-11369, Bull. civ. II, n° 45, 31.
- 2e Civ., 28 mai 1986, n° 84-17330, Bull. civ. II, n° 83, p. 56.
- 2e Civ., 21 juillet 1986, n° 84-10393, Bull. civ. II, n° 113, p. 79.
- 2e Civ., 21 juillet 1986, n° 85-12472, Bull. civ. II, no 114, p. 80.
- 2e Civ., 21 juillet 1986, n° 84-17442, Bull. civ. II, n° 115, p. 80.
- 2eCiv.,26 novembre 1986,D.,1987,p.128. ;Gaz.Pal.,1987, 1er sem., Somm.p.274.
- 2e Civ., 16 juillet 1987, n° 85-18816, Bull. civ. II, n° 153, p. 88.

- 2e Civ., 20 juillet 1987, n° 86-12206, Bull. civ. II, n° 162, p. 94.
- 2e Civ., 14 octobre 1987, n° 86-12569, II, Bull. civ. II, n° 199, p. 111, D., 1987, IR, p. 213.
- 2e Civ., 28 octobre 1987, D., 1987, IR, p. 233.
- 2e Civ., 14 décembre 1987, n° 86-17930, Bull. civ., II, n° 264, p. 146.
- 2e Civ., 27 janvier 1988, n° 86-16565, Bull. civ. II, n° 25, p. 13.
- 2e Civ., 20 avril 1988, n° 87-12598, Bull. civ. II, n° 89, 46.
- 2e Civ., 8 février 1989, n° 87-13305, Bull. civ. II, n° 29, 15, RTD civ., 1989, p.763.
- 2e Civ., 1er mars 1989, RCA, 1989, Comm. n° 148.
- 2e Civ., 28 juin 1989, n° 88-16149, Bull. civ. II, n° 141, p. 70.
- 2e Civ., 7 juin 1990, n° 89-14334, Bull. civ. II, n° 124, p. 65.
- 2e Civ., 10 avril 1991, n° 89-20694, Bull. civ. II, n° 116, p. 62, D., 1991, IR 159.
- 2e Civ., 10 mai 1991, n° 90-11684, Bull. civ., II, n°135, p. 72, D., 1991, IR, p. 166.
- 2e Civ., 16 octobre 1991, n° 90-15118, Bull. civ. II, n° 262, p. 137.
- 2e Civ., 15 mai 1992, n° 90-20322, Bull. civ. II, n° 139, p. 69.
- 2e Civ., 31 mars 1993, no 91-19351, Bull. civ. II, no 132, p. 69, D., 1993, IR, p. 123.
- 2e Civ., 23 mars 1994, n° 92-12553, Bull. civ. II, no 100, p. 57.
- 2e Civ., 23 mars 1994, n° 92-14296, Bull. civ. II, n° 100, p. 57.
- 2e Civ., 7 février 1996, n° 94-14182, Bull. civ. II, n° 32, p. 21.
- 2e Civ., 12 juin 1996, n° 94-14600, Bull. civ. II, n° 147, p. 89, D., 1996, IR, p. 175.
- 2e Civ., 25 janvier 1995, n° 92-17164, Bull. civ. II, n° 27, p. 16.

- 2e Civ., 2 avril 1997, n° 95-13303, Bull. civ. II, n° 100, p. 57.
- 2e Civ., 24 février 2000, n° 98-12731, Bull. civ. II, n° 30, p. 20, D., 2000, IR, p. 86.
- 2e Civ., 11 janvier 2001, n° 98-17829, Non publié au Bull., RCA, 2001, Comm. n° 81.
- 2e Civ., 9 juillet 2009, n° 08-10483, Non publié au Bull., RCA, 2009, Comm. n° 321.
- 2e Civ., 13 décembre 2012, n° 11-19696, Bull. civ. II, n° 204, p. 197, D., 2013, p. 12.
- 2e Civ., 15 janvier 2015, n° 13-27448, Non publié au Bull.
- 2e Civ., 2 mars 2017, n° 16-15562, Bull. civ. II, n° 44, p. 43, D., 2017, p. 902.
- 2e Civ., 26 octobre 2017, n° 16-22462, Dalloz actualité, 7 novembre 2017.
- 2e Civ., 12 décembre 2019, n° 12-22727, Non publié au Bull.
- 2e Civ., 16 janvier 2020, n° 18-23787, ECLI:FR:C-CASS:2020:C200051, [En ligne], Disponible sur : https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/deuxieme_chambre_civile_570/51_16_44251.html (Consulté le 19/1/2020).

La chambre criminelle de la Cour de cassation :

- Crim., 21 juin 1988, n° 87-90245, Bull. crim. n° 279, p. 745.
- Crim., 30 octobre 1989, n° 87-85590, Bull. crim., n° 382, p. 922.
- Crim., 15 novembre 1990, n° 89-84944, Bull. crim., n° 382, p. 966.

La Cour d'appel :

- Paris, 24 juin 1981, Rev. crit. DIP, 1982, p. 691.

Ouvrages en langue arabe ⁽¹¹⁴⁾

I- Ouvrages généraux

- Rizk (T.), La responsabilité civile de la garantie du dommage à la personne en droit civil koweïtien, 1re éd., Le Caire, Dar Alnahda Alarabiya, 2018.

II- Monographie et ouvrages spéciaux

- Abdulwahed (F.), La notion juridique du bénéficiaire de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile des accidents de la circulation « selon les droits koweïtien et égyptien », Presses de l'Université du Koweït, 1994.

- Mansour (M.), La responsabilité des accidents de la circulation et l'assurance obligatoire, Alexandria, Dar Aljamiah Aljdidah, 2003.

- Alhamady (A.), La notion de l'acteur dans la garantie du dommage à la personne en droit koweïtien, Mémoire de master 2, Université du Koweït, 2008.

(114) Traduction personnelle des titres des ouvrages.

LISTE DES PRINCIPALES ABRÉVIATIONS

al.	Alinéa
art.	Article
Bull.	Bulletin des arrêts de la Cour de cassation française
C. civ.	Code civil français
Cf.	Confer
Chron.	Chronique
Civ.	Chambre civile de la Cour de cassation française
Comm.	Commentaire
Crim.	Chambre Criminelle de la Cour de cassation française
D.	Recueil Dalloz
(Dir.)	Sous la direction de
Doct.	Doctrine
éd.	Édition
ex.	Exemple
Gaz. Pal.	Gazette du Palais
Ibid.	Ibidem (Au même endroit)
Infra	Ci-dessous
IR	Informations Rapides
JCP	Juris-Classeur périodique « Semaine juridique », édition générale
JO	Journal officiel
juris.	Jurisprudence
L.G.D.J.	Libraire générale de droit et de jurisprudence

LPA	Les Petites Affiches
n°	Numéro
obs.	Observations
op. cit.	Ouvrage précité
op. et loc. cit.	Ouvrage et lieu précités
P.U.F.	Presses Universitaires de France
RCA	Responsabilité civile et assurances
RÉP. CIV.	Répertoire de droit civil Dalloz
Rev.	Revue
Rev. crit. DIP	Revue critique de droit international privé « Dalloz »
RGDA	Revue générale du droit des assurances
RTD civ.	Revue trimestrielle de droit civil « Dalloz »
s.	Et suivants.
sem.	Semestre
Somm.	Sommaires commentés
Supra	Ci-dessus
th.	Thèse
V.	Voir
VTAM	Véhicule terrestre à moteur

اشترك المركبات الأرضية ذات المحرك في حوادث المرور « دراسة مقارنة بين القانون الفرنسي والقانون الكويتي »

عبدالرحمن علي الخضير (*)

د. نورة يعقوب الشطي (**)

ملخص:

مفهوم "implication" أي تورط (اشترك) المركبة في حادث المرور هو مفهوم أجنبي بالنسبة للقانون الكويتي، والذي يأخذ بنظام ضمان أذى النفس. أدرج هذا المفهوم في القانوني الفرنسي بقانون ٥ يوليو ١٩٨٥. فهو ليس بقانون مسئولية ولكنه قانون يرمي إلى تحسين وضع المضرور في حوادث المرور باعتباره الطرف الضعيف فيها وتسريع إجراءات تعويضه.

لا يخضع التعويض في حالة التورط لقواعد المسؤولية المدنية التقليدية وذلك لأنه يحل محل شرط رابطة السببية. فهو في حقيقة الأمر يسهل من شروط تعويض المضرور في حوادث المرور. فعندما تكون المركبة الأرضية ذات المحرك مشتركة في وقوع الحادث المروري يتم تعويض المضرور تلقائياً ودون حاجة لإثبات خطأ قائدها.

(*) الباحث الرئيسي: قسم القانون الخاص - كلية الحقوق - جامعة الكويت.

(**) الباحث المشارك: وزارة العدل - جامعة الكويت.

مجلة الحقوق

فصلية علمية محكمة - تصدر عن مجلس النشر العلمي - جامعة الكويت

اشتراك المركبات الأرضية ذات المحرك في حوادث المرور
«دراسة مقارنة بين القانون الفرنسي والقانون الكويتي»

عبدالرحمن علي الخضير- د. نورة يعقوب الشطي

جامعة
الكويت

مجلس
النشر العلمي



جامعة الكويت
KUWAIT UNIVERSITY

ISSN: 1029 - 6069

العدد ٣ - السنة ٤٦

صفر ١٤٤٤ هـ - سبتمبر ٢٠٢٢ م