



HAL
open science

Le coup de volant, un coup de Trafalgar?

Marc Dupré

► **To cite this version:**

| Marc Dupré. Le coup de volant, un coup de Trafalgar?. Gazette du Palais, 2017, 18. <hal-03958115>

HAL Id: hal-03958115

<https://hal.science/hal-03958115v1>

Submitted on 21 Oct 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 - Attribution - Non-commercial use - No Derivative Works - International License

Le coup de volant, un coup de Trafalgar ?

Marc DUPRE

UCO-CREDO – Chercheur associé IEJUC

Cass. 2^e civ., 23 mars 2017, n° 15-25585, M. X c/ M^{me} Y et Axa France IARD (cassation CA Rennes, 10 juin 2015), M^{me} Flise, prés., SCP Boutet et Hourdeaux, SCP Coutard et Munier-Apaire, av.

Régime favorable à l'indemnisation des victimes, la loi du 5 juillet 1985¹ est néanmoins plus restrictive lorsque la victime est conductrice.

Certains conseils audacieux jouent² de cette dichotomie entre les situations des conducteurs et des tiers victimes.

L'arrêt rendu le 23 mars 2017³ s'inscrit dans cette logique.

En l'espèce, une femme conduisait de nuit un homme alcoolisé lorsque la voiture quitta brusquement la route. Le passager prétendit que la voiture avait glissé, ce qui l'avait incité à tirer violemment sur le volant. Les constatations effectuées confirmèrent que le passager avait bien saisi « brusquement et volontairement le volant », causant ainsi l'accident. Le passager sollicita l'indemnisation de son préjudice auprès de la conductrice et de son assureur. Mais ceux-ci rétorquèrent qu'il avait pris le contrôle du véhicule et avait en conséquence acquis la qualité de conducteur. Ils demandèrent alors au « passager-conducteur » l'indemnisation des préjudices subis par la « conductrice-passagère ». La cour d'appel de Rennes fit droit à ces demandes et condamna le premier à indemniser la seconde.

La question relève d'une casuistique redoutable : si la loi du 5 juillet 1985 a énoncé les conditions d'indemnisation du conducteur et du passager, elle n'a jamais défini ces notions⁴, laissant le soin au juge d'apprécier le contexte de l'accident pour en tirer toutes les qualifications nécessaires.

Face à la multiplicité des interprétations, la Cour de cassation intervient pour tenter d'éclairer les notions de conducteur et de passager. C'est ici au visa des articles 3 et 4 de la loi du 5 juillet 1985 qu'elle cassa l'arrêt rendu par les magistrats bretons, au motif que « le seul fait que M. Y ait manœuvré le volant n'établissait pas qu'il se soit substitué à M^{me} X dans la conduite du véhicule et ait acquis la qualité de conducteur ».

¹ L. n° 85-677, 5 juin 1985, tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.

² Cass. 2^e civ., 13 janv. 1988, n° 86-16046 : Bull. civ. II, n° 14 – Cass. crim., 22 mars 1988, n° 87-82730 : D. 1988, IR, p. 152.

³ Cass. 2^e civ., 23 mars 2017, n° 15-25585.

⁴ Terré F., Simler P. et Lequette Y., *Droit civil – Les obligations*, 11^e éd., 2013, Dalloz, n° 938.

La tentative de l'assureur et de la conductrice échoua donc (I), sans pour autant que soit énoncée une définition du conducteur (II).

I. – Le coup de volant, un coup manqué

La Cour de cassation a rejeté sèchement l'argumentation de la cour d'appel (A) au seul profit du passager (B).

A. – Une tentative coup-de-poing

L'argumentation proposée ne manquait pas d'intérêt. Dans un précédent arrêt⁵, la Cour de cassation avait retenu au visa de l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 1985 la qualité de conducteur d'un mineur de 13 ans ayant actionné involontairement la clé de contact d'un véhicule. Elle avait rappelé à cette occasion que « la preuve de l'intention de déplacer le véhicule » n'est pas une condition de mise en œuvre de la loi.

Qui peut le plus peut le moins, et dans l'arrêt qui nous intéresse, le passager avait en tout état de cause reconnu le caractère volontaire de son geste. Par ailleurs, si le passager alcoolisé avait toujours affirmé qu'il avait agi à la suite d'un glissement de la voiture, aucun élément de l'enquête n'avait pu déterminer la présence de verglas sur la route. La cour d'appel a-t-elle voulu sanctionner indirectement l'auteur d'une faute par l'affirmation d'un transfert de la maîtrise du véhicule ?

La loi fait abstraction de la notion de faute comme fait générateur de son application, l'article 1^{er} énonçant que « Les dispositions du présent chapitre s'appliquent (...) aux victimes d'un accident de la circulation (...) ».

Cette conception est reprise régulièrement par la jurisprudence laquelle, sauf faute intentionnelle⁶, écarte toute recherche de la faute, se contentant d'« un événement fortuit, aléatoire »⁷.

La cour d'appel n'a ainsi pas caractérisé la faute du passager permettant d'appliquer la loi du 5 juillet 1985. Mais en agissant sur la qualité de conducteur ou de passager des personnes présentes dans le véhicule, elle a indirectement abouti à la sanction de la faute du passager, ce qui n'était pas acceptable au regard du régime des accidents de la circulation.

B. – Un coup d'épée dans l'eau

L'arrêt a le mérite de rappeler incidemment les finalités de la loi du 5 juillet 1985. Régime d'indemnisation plus que de responsabilité, c'est d'abord la réparation du préjudice des victimes qui est visé, avant l'évènement générateur de l'obligation d'indemniser, l'accident.

⁵ Cass. 2^e civ., 28 mars 2013, n° 12-17548 : Bull. civ. II, n° 62 ; RGDA 2013, p. 643, obs. Landel J. ; D. 2013, p. 907.

⁶ Cass. 2^e civ., 30 nov. 1994, n°s 93-13399 et 93-13485 : Bull. civ. II, n° 243 ; RTD civ. 1995, p. 132, obs. Jourdain P. *Contra* Cass. 1^{re} civ., 10 avr. 1996, n° 93-14571 : D. 1996, IR, p. 129.

⁷ Lambert-Piéri M.-C. et Oudot P., « Responsabilité Régime des accidents de la circulation », Rép. civ. Dalloz 2017, n° 28.

Néanmoins, le législateur n'a jamais souhaité établir un pur régime d'indemnisation, tenant compte des situations et du comportement des victimes, notamment conductrices⁸.

Cette solution traduit une approche objective du lien d'obligation, le constat d'un dommage entraînant, sauf contexte particulier lié essentiellement au comportement du créancier, un droit à compensation réciproque par celui ou ceux à l'origine de ce préjudice⁹.

Mais la différence de traitement entre la victime conductrice et son passager n'est pas sans soulever des interrogations. La Cour de cassation vise ici les articles 3 et 4 de la loi, qui distinguent entre les victimes non conductrices et conductrices. Alors que les premières ne pourront se voir opposer que leur faute inexcusable ou/et la recherche volontaire du dommage subi, il pourra être reproché aux secondes leur simple comportement fautif.

Les conséquences peuvent apparaître excessives pour le passager alcoolisé ayant eu un comportement imprudent et qui pourra obtenir réparation¹⁰ et pour la conductrice contre laquelle il n'est relevé aucune faute et dont l'assureur devra réparation au passager qu'elle transportait de manière amicale.

Mais revenir sur cette distinction, même indirectement en caractérisant un transfert de la maîtrise du véhicule par le comportement du passager, reviendrait à nier l'essence même de la loi et les outils mis en place avec celle-ci, en ce notamment l'obligation d'assurance et le fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages¹¹.

Bien plus, autant l'argumentation de l'assureur s'explique par son objectif d'éviter l'indemnisation du passager, autant celle développée par la conductrice apparaît pour le moins téméraire. Afin d'obtenir réparation, rien ne l'empêchait d'agir en responsabilité contre le passager en se fondant sur l'article 1382 (1240) du Code civil¹².

Cette stratégie avait sans doute plus de chances d'aboutir au regard du contexte qu'une action reposant sur un hypothétique transfert de la maîtrise du véhicule.

Au regard des éléments exposés, l'encadrement des situations dans lesquelles une personne est considérée ou non comme conductrice d'un véhicule prend davantage de sens.

⁸ La loi vise à « l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation ».

⁹ Villey M., « Esquisse historique sur le mot responsable », APD 1977, n° 22, p. 45-58.

¹⁰ Rovinski J., « La faute inexcusable et exclusive du passager dans la loi du 5 juillet 1985 », Gaz. Pal. Rec. 1999, 1, doct., p. 192.

¹¹ Wiederkehr G., « De la loi du 5 juillet 1985 et de son caractère autonome », D. 1986, Chron., p. 255, spéc. p. 259.

¹² Cass. 2^e civ., 27 févr. 1991, n° 89-17368 : Bull. civ. II, n° 62 ; D. 1991., Somm., p. 325, obs. Aubert J.-L. ; RTD civ. 1991, p. 558, obs. Jourdain P. – Cass. 2^e civ., 18 mars 1998, n°95-20722 : Resp. civ. et assur. 1998, comm. 191 – Cass. 2^e civ., 4 mars 1999, n° 97-10888 : Bull. civ. II, n° 36 ; D. 1999, IR, p. 90.

II. – Le coup de volant, un coup pour rien

L'arrêt énonce de manière claire que le transfert de la maîtrise du véhicule ne peut résulter d'une simple manœuvre du volant. Cette solution qu'il convient d'approuver (A) ne vise pas à définir en jurisprudence la notion de conducteur (B).

A. – Le conducteur : jamais par à-coup ?

L'article 2 de la loi du 5 juillet 1985 a posé une distinction entre le gardien et le conducteur. Elle se surajoute à celle déjà exposée de conducteur et non-conducteur et présente l'intérêt de connaître les débiteurs de l'indemnisation et les fondements de leurs actions¹³.

Il est vrai que la démonstration du transfert de la maîtrise du véhicule au passager présentait l'intérêt d'opposer sa faute au passager devenu conducteur dans le cadre d'un recours en indemnisation à l'encontre de son assurée gardienne du véhicule, d'autant que le fondement du recours est incertain¹⁴. Mais l'esprit de la loi doit entraîner une analyse restrictive du conducteur. Le régime des accidents de la circulation a pour finalité d'indemniser les victimes, notamment non conductrices, et non de tordre la notion de conducteur pour parvenir à sanctionner la faute d'un passager.

Au-delà, cette décision s'inscrit dans plusieurs mouvements jurisprudentiels qu'elle vient utilement éclairer. De nombreux arrêts énoncent ainsi que la victime est présumée ne pas avoir la qualité de conducteur¹⁵, la charge de la preuve reposant sur la personne qui invoque cette qualité à l'égard d'un tiers. Il arrive parfois qu'il soit impossible de déterminer qui est le conducteur du véhicule impliqué dans un accident¹⁶.

Certes, ces décisions peuvent avoir des effets pervers sur l'indemnisation de victimes en présence d'un véhicule sans conducteur ni gardien, et à ce titre la position actuelle de la Cour de cassation, pour conforme qu'elle soit au droit des assurances¹⁷, mériterait sans doute une évolution législative. Mais elles rappellent cependant que la qualité de conducteur ayant des conséquences importantes sur l'indemnisation, la preuve de celle-ci doit être précisément rapportée et qu'on ne peut se contenter d'un mouvement brusque d'un passager pour cela.

Enfin, l'arrêt rendu par la deuxième chambre civile s'insère dans la détermination de critères relatifs aux qualités d'un conducteur. Si les difficultés liées à l'allumage ou non du moteur du

¹³ Lambert-Piéri M.-C. et Oudot P., précit., n° 117 s.

¹⁴ Cass. 2^e civ., 2 juill. 1997, n°96-10298 : Bull. civ. II, n° 209 ; D. 1997, p. 448, note Groutel H. ; D. 1998, Somm., p. 203, obs. Mazeaud P. ; Dr. & patr. mensuel, nov. 1997, p. 68, obs. Chabas F. ; RTD civ. 1997, p. 959, obs. Jourdain P. *Contra*, Cass. crim., 29 juin 1999, n° 98-84981 : Bull. crim., n° 156 ; D. 1999, IR, p. 229 ; JCP 2000, II 10290, note Abravanel-Jolly S. ; Resp. civ. et assur. 1999, chron. 27, par Groutel H. ; RTD civ. 2000, p. 131, obs. Jourdain P.

¹⁵ Par ex. Cass. 2^e civ., 16 mai 1994, n° 92-14601 et 92-17135 : Bull. civ. II, n° 129, (2 arrêts) ; Resp. civ. et assur. 1994, comm. 291 et chron. 24, note Groutel H..

¹⁶ Cass. crim., 21 mars 1991, n°90-81115 : Bull. crim., n°137, D. 1991. IR 159, Resp. civ. et assur. 1991. comm. 183, obs. Groutel H.

¹⁷ Cass. 2^e civ., 29 févr. 2000, n° 97-11811 : Bull. civ. I, n° 64, Resp. civ. et assur. 2000, comm. 150, chron. 12, note Groutel H. ; D. 2000, p. 79. V. Groutel H., Resp. civ. et assur. 2008, comm. 139.

véhicule semblent résolues¹⁸, si la jurisprudence a considéré qu'une victime ne peut avoir qu'une seule qualité de conducteur ou de non-conducteur dans le cadre d'un accident unique et indivisible¹⁹, la qualité de conducteur est plus dure à rapporter lorsqu'en cas d'éjection du véhicule²⁰, ou en présence d'une autorité disposant d'un pouvoir de commandement du véhicule²¹.

La détermination de critères apparaît donc contextuelle, et l'arrêt étudié ne manque pas à la règle en énonçant que la manœuvre du volant n'établit pas la substitution dans la conduite. À ce titre, c'est la description plus que la définition qui importe, à coups d'arrêts répétés.

B. – La description du conducteur : à coups d'arrêts

La notion de conducteur agite la doctrine²², bien qu'une définition ressorte : « Est conducteur l'individu qui, lors de l'accident, a la maîtrise effective du véhicule terrestre à moteur »²³.

Le terme de « maîtrise » était d'ailleurs repris par la cour d'appel. La deuxième chambre civile, dans une espèce proche, avait pu relever « qu'ayant retenu que M. X avait appuyé sur la jambe droite de M. Z et donné une impulsion au volant, (la cour d'appel) a pu en déduire qu'il avait contrôlé la vitesse et la direction du véhicule, pris la qualité de conducteur et commis une faute dont elle a souverainement apprécié qu'elle était de nature à exclure le droit à indemnisation de ses ayants cause »²⁴.

Mais la Cour de cassation, à l'instar de l'arrêt du 31 mai 2000, ne reprend pas les termes de maîtrise du véhicule, énonçant que le simple coup de volant ne suffit pas à caractériser la substitution dans la conduite.

La Cour de cassation pourrait ici considérer que le conducteur est celui qui dirige le véhicule dans sa direction et sa vitesse, ce dernier élément manquant à l'espèce étudiée.

Mais on perçoit alors mal la cohérence avec les arrêts relatifs aux conducteurs arrêtés qui supportent en tout état de cause le risque causé par le véhicule²⁵, sauf à dire que la notion de conducteur est circonstancielle.

¹⁸ Cass. 2^e civ., 13 janv. 1988, n°86-19029 : Bull. civ. II, n° 14 – Cass. crim., 10 janv. 2001, n°00-82422 : Bull. crim., n° 1, ce qui ne résout peut-être pas l'ensemble des situations.

¹⁹ Cass. 2^e civ., 1^{er} juill. 2010, n°09-67627: Bull. civ. II, n° 127 ; D. 2011, p. 35, obs. Brun P. ; RTD civ. 2010, p. 792, obs. Jourdain P.

²⁰ Cass. 2^e civ., 11 janv. 1995, n°93-15766: Bull. civ. I, n° 1.

²¹ Cass. 2^e civ., 29 juin 2000, n°98-18847 et 98-18848 : Bull. civ. II, n° 105 ; Resp. civ. et assur. 2000, comm. 294, note Groutel H. – Cass. 2^e civ., 22 mai 2003, n°01-15311 : Bull. civ. II, n° 157 ; D. 2004., Somm., p. 1342, obs. Jourdain P.

²² Chabas F., « Le sens des mots (sur les notions de conducteur, d'implication et de victime d'un accident) », Gaz. Pal. Rec. 1992, 1, doct., p. 517.

²³ Maury C., « Controverses sur la notion de « conducteur », D. 2005, p. 938.

²⁴ Cass. 2^e civ., 31 mai 2000, n° 98-21203 : Bull. civ. II, n° 91 ; Resp. civ. et assur. 2000, comm. 259, obs. Groutel H. ; JCP 2001, I 303, obs. Rochex A.

²⁵ Lambert-Piéri M.-C. et Oudot P., précit, n° 245.

La Cour peut en effet considérer dans cet arrêt que le simple coup de volant est toujours insuffisant à caractériser une substitution dans la conduite du véhicule, ce qui donnerait un critère descriptif de la conduite lorsque le véhicule est en mouvement.

Dès lors, et il faut à notre sens approuver cette approche, la conduite est une notion descriptive, qui ne nécessite pas une définition mais la réunion d'éléments suffisamment probants pour qu'une personne soit considérée comme à même de supporter les risques que peut occasionner le véhicule.

Au regard de la finalité de la loi du 5 juillet 1985, le transfert de la conduite au passager doit être apprécié de manière restrictive et rapporté par des éléments matériels suffisamment importants pour considérer, en dehors du comportement fautif du passager, qu'il doit supporter les risques causés par la conduite.

À défaut de définir la notion de conducteur, cette optique aurait le mérite de respecter l'intention du législateur et d'être un véritable coup au but de la part de la Cour de cassation.