

TEXTE INTÉGRAL

Rejet
ECLI : ECLI:FR:CCASS:2020:C200293
numéros de diffusion : 293

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

LA COUR DE CASSATION, DEUXIÈME CHAMBRE CIVILE, a rendu l'arrêt suivant :

CIV. 2

LM

COUR DE CASSATION

Audience publique du 5 mars 2020

Rejet

M. PIREYRE, président

Arrêt n° 293 F-P+B+I

Pourvoi n° W 19-11.411

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION, DEUXIÈME CHAMBRE CIVILE, DU 5 MARS 2020

Mme J... Q..., domiciliée [...], a formé le pourvoi n° W 19-11.411 contre l'arrêt rendu le 30 novembre 2018 par la cour d'appel de Bordeaux (1re chambre civile), dans le litige l'opposant :

1°/ à la société Allianz Eurocourtage, société anonyme, dont le siège est [...],

2°/ à la caisse primaire d'assurance maladie de la Gironde, dont le siège est [...],

défenderesses à la cassation.

La demanderesse invoque, à l'appui de son pourvoi, les deux moyens de cassation annexés au présent arrêt.

Le dossier a été communiqué au procureur général.

Sur le rapport de Mme Bohnert, conseiller référendaire, les observations de la SCP L. Poulet-Odent, avocat de Mme Q..., de la SCP Baraduc, Duhamel et Rameix, avocat de la société Allianz Eurocourtage, et l'avis de Mme Nicolétis, avocat général, après débats en l'audience publique du 29 janvier 2020 où étaient présents M. Pireyre, président, Mme Bohnert, conseiller référendaire rapporteur, Mme Gelbard-Le Dauphin, conseiller doyen, et Mme Cos, greffier de chambre,

la deuxième chambre civile de la Cour de cassation, composée des président et conseillers précités, après en avoir délibéré conformément à la loi, a rendu le présent arrêt.

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Bordeaux, 30 novembre 2018), que le 24 décembre 2012, Mme Q... a été heurtée par un tramway de la société Kéolis, assuré par la société Allianz Eurocourtage ; qu'elle a assigné ces sociétés, en présence de la caisse primaire d'assurance maladie de la Gironde, afin d'obtenir l'indemnisation de ses préjudices ;

Attendu qu'il n'y a pas lieu de statuer par une décision spécialement motivée sur les deuxième, troisième, quatrième et cinquième branches du premier moyen et sur le second moyen, qui ne sont manifestement pas de nature à entraîner la cassation ;

Et sur le premier moyen, pris en sa première branche :

Attendu que Mme Q... fait grief à l'arrêt de confirmer le jugement ayant rejeté ses demandes fondées sur l'application de la loi du 5 juillet 1985 tendant à l'indemnisation par la société Allianz Eurocourtage, en sa qualité d'assureur de la société Kéolis, de son entier dommage subi à la suite de l'accident du 24 décembre 2012, alors, selon le moyen, que les tramways sont exclus du domaine d'application de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 s'ils circulent sur une voie qui leur est propre ; qu'un tramway n'est censé circuler sur une voie qui lui est propre que si l'assiette de son parcours a été rendue inaccessible aux piétons et aux autres véhicules ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a expressément constaté que les rails sur lesquels circulait le tramway ayant heurté Mme Q..., lors de l'accident du 24 décembre 2012, étaient traversés par un passage piéton et par un carrefour permettant la circulation des autres véhicules, de sorte que la voie n'était pas propre audit tramway et que la loi du 5 juillet 1985 était applicable ; qu'en déboutant ensuite la victime de sa demande d'indemnisation de son entier dommage subi en raison de cet accident dans la mesure où, selon la cour d'appel, l'accident avait eu lieu sur une portion de voie réservée à la circulation du tramway l'ayant percutée, la cour d'appel a ajouté à la loi une condition qu'elle ne comporte pas relative à la nécessité que la voie de circulation du tramway soit propre au lieu de l'accident, en violation de l'article 1 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 ;

Mais attendu que les dispositions du chapitre 1er de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, régissant l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, sont applicables, selon l'article 1er de cette loi, aux victimes d'accidents dans lesquels est impliqué un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques, à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres ;

Attendu qu'ayant relevé d'une part qu'au lieu de l'accident les voies du tramway n'étaient pas ouvertes à la circulation et étaient clairement rendues distinctes des voies de circulation des véhicules par une matérialisation physique au moyen d'une bordure légèrement surélevée afin d'empêcher leur empiètement, que des barrières étaient installées de part et d'autre du passage piétons afin d'interdire le passage des piétons sur la voie réservée aux véhicules, qu'un terre-plein central était implanté entre les deux voies de tramway visant à interdire tout franchissement, que le passage piétons situé à proximité était matérialisé par des bandes blanches sur la chaussée conduisant à un revêtement gris traversant la totalité des voies du tramway et interrompant le tapis herbeux et pourvu entre les deux voies de tramway de poteaux métalliques empêchant les voitures de traverser mais permettant le passage des piétons, et retenu d'autre part que le point de choc ne se situait pas sur le passage piétons mais sur la partie de voie propre du tramway après le passage piétons, c'est sans encourir les griefs du moyen que la cour d'appel a retenu que l'application de la loi du 5 juillet 1985 était exclue dès lors que l'accident avait eu lieu sur une portion de voie réservée exclusivement à la circulation du tramway ;

PAR CES MOTIFS, la Cour :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne Mme Q... aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette les demandes ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, deuxième chambre civile, et prononcé par le président en son audience publique du cinq mars deux mille vingt.

MOYENS ANNEXES au présent arrêt

Moyens produits par la SCP L. Poulet-Odent, avocat aux Conseils, pour Mme Q...

PREMIER MOYEN DE CASSATION

Le moyen fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir confirmé le jugement ayant rejeté les demandes de Mme Q... fondées sur l'application de la loi du 5 juillet 1985 tendant à l'indemnisation par la société Allianz Eurocourtage, en sa qualité d'assureur de la société Kéolis, de son entier dommage subi à la suite de l'accident du 24 décembre 2012 ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE « sur l'application de la loi du 5 juillet 1985. L'article 1er de cette loi dispose que les dispositions

du présent chapitre sont applicables même lorsqu'elles sont transportées en vertu d'un contrat aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres. La détermination du lieu de l'accident conditionne en conséquence l'application ou non de cette loi. En ce lieu, la voie du tramway, qui est sous forme de terre-plein central au milieu de l'avenue elle-même séparée en deux voies de circulation par les voies du tramway est traversée par un passage piéton matérialisé que les véhicules automobiles ne peuvent traverser pour se rendre rue Jean Moulin, l'intersection avec celle-ci se situant une dizaine de mètres plus loin. Après le passage piétons, les voies du tramway sont elles-mêmes séparées entre elles par un terre-plein central surmonté de potelets. Il est rappelé que les deux victimes ont été verbalisées pour traversée irrégulière de la chaussée par un piéton, même si elles n'ont pas fait l'objet de poursuites pénales et que Mme Q... a en outre été verbalisée pour usage illicite de stupéfiants en raison de la présence de cannabis révélée par les analyses auxquelles elle a été soumise, consommation qu'elle a reconnue, même si elle ne se souvenait pas du moment. Mme Q... soutient qu'elle traversait sur ce passage piétons et donc que le tramway n'était pas sur une voie qui lui est propre, alors que l'assureur soutient que l'accident a eu lieu en dehors du passage piétons. La cour dispose du procès-verbal de police établi après l'accident accompagné d'un plan, d'un constat d'huissier établi le 5 novembre 2013 à la demande de Mme Q... portant essentiellement sur le passage piétons, des auditions de témoins et du conducteur du tramway ; en revanche ni Mme Q... ni son amie (qui a engagé une action judiciaire ayant donné lieu à une décision identique définitive du tribunal de grande instance de Bordeaux) n'ont de souvenir des circonstances exactes de l'accident, la seconde victime entendue un mois plus tard se bornant à répondre après avoir dit « c'est le trou noir » sur présentation du plan « j'ai souvenir de me trouver avec J... sur le passage piétons ». Le témoin madame X... piéton sur l'avenue de la Libération et habitée du quartier où elle demeure dit avoir vu les piétons, avoir crié pour qu'ils accélèrent, et précise expressément qu'ils se trouvaient en dehors du passage protégé et étaient bien engagés sur les voies du tramway, et que l'avertisseur sonore du tramway a fonctionné : elle indique en outre le point de choc sur le plan matérialisé par un potelet plié sous la violence du choc, et que Mme Q... (M... dans le procès-verbal) a été traînée par le tramway sur un mètre environ ; elle mentionne qu'il faisait particulièrement sombre ce soir-là et qu'un véhicule était à l'arrêt feux allumés aux feux tricolores de l'intersection avec la rue Jean Moulin, ce qui corrobore les déclarations du conducteur selon lesquelles il n'a vu les jeunes filles qu'au dernier moment, étant ébloui par un véhicule arrêté au feu en face. Au vu de ces éléments, et notamment du témoignage précis de Mme X..., et de la position du potelet brisé implanté au-delà du passage piétons, il apparaît que le point de choc ne se situe pas sur le passage piétons mais sur la partie de voie propre du tramway après le passage piétons, quand bien même les victimes auraient eu la possibilité de traverser sur celui-ci puis de remonter l'avenue de la Libération. La cour se réfère sur ce point à la motivation du tribunal pertinente et que ne remettent pas en cause des éléments nouveaux en appel (l'accident mortel signalé survenu à proximité et non au même endroit s'étant produit dans des circonstances différentes, la victime ayant traversé devant le tramway qui redémarrait), d'où il ressort que les voies du tramway ne sont pas ouvertes à la circulation au lieu de l'accident et sont clairement distinctes des voies de circulation des véhicules par une matérialisation physique par une bordure légèrement surélevée afin d'empêcher leur empiètement, que des barrières sont installées de part et d'autre du passage piétons afin d'interdire le passage des piétons sur la voie réservée aux véhicules qu'un terre-plein central est implanté entre les deux voies de tramway visant à interdire tout franchissement, que le passage piétons situé à proximité est matérialisé par des bandes blanches sur la chaussée conduisant à un revêtement gris traversant la totalité des voies du tramway et interrompant le tapis herbeux et pourvu entre les deux voies de tramway de poteaux métalliques empêchant les voitures de traverser mais permettant le passage des piétons. La cour n'estime pas nécessaire d'ordonner six ans après les faits une expertise technique alors que sont produits un plan et des photos. Le jugement sera confirmé en ce qu'il a exclu l'application de la loi du 5 juillet 1985 dès lors que l'accident a eu lieu sur une portion de voie réservée exclusivement à la circulation du tramway. (

) L'accident est survenu à un carrefour sensible à une heure de grande fréquentation et à proximité immédiate d'un passage piétons » ;

AUX MOTIFS ÉVENTUELLEMENT ADOPTÉS QUE « sur les demandes fondées sur l'application de la loi du 5 juillet 1985. L'article 1° de la loi du 5 juillet 1985 stipule que les dispositions du présent chapitre s'appliquent même lorsqu'elles sont transportées en vertu d'un contrat aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres. Le conducteur du tramway dans son audition indique qu'il circulait avenue de la Libération en direction de Bassens. « À mi-chemin entre deux stations, j'ai vu deux personnes traverser devant le tramway sans regarder. J'ai actionné le frein mais il était impossible d'éviter la collision ». Il n'est pas en mesure de préciser si les victimes se trouvaient sur le passage protégé. Mme Q..., entendue par la police déclare qu'elle ne se rappelle de rien, que c'est le « trou noir ». Le procès-verbal de constat

dressé par l'huissier de justice ne démontre pas l'endroit exact du choc. Des témoins de l'accident se sont fait connaître spontanément, tous deux circulaient à pieds sur l'avenue de la Libération à proximité du lieu de l'accident. Mme X..., entendue le 15 février 2013, indique que l'accident a eu lieu non loin de l'intersection entre la [...] et précise que les deux victimes ne traversaient pas sur le passage protégé et étaient bien engagées sur les voies de tramway. Il résulte de ces témoignages que l'accident ne s'est pas produit au milieu du carrefour comme le soutient Mme Q... dans ses écritures mais plusieurs mètres avant l'intersection formée entre l'avenue de la Libération et la [...]. Les déclarations du conducteur sont confirmées sur ce point par celles des témoins et les constatations des enquêteurs. Le Conseil de Mme Q... déclare qu'elle et son amie ont emprunté le passage protégé sur l'avenue de la Libération et ont été percutées dans son prolongement au niveau des rails par le tramway, or il apparaît que ce dernier se situe à 10 mètres de l'intersection selon le plan établi par les enquêteurs. De plus, il convient de relever qu'une infraction a été constatée à l'encontre de J... Q... et son amie pour « traversée irrégulière de la chaussée par un piéton ». Les photographies de l'endroit de l'accident montrent que les voies du tramway à cet endroit ne sont pas ouvertes à la circulation des autres véhicules mais aménagées en voies uniques et qu'elles sont clairement distinctes des voies de circulation des véhicules par de nombreux aménagements de chaussée visibles : - la démarcation entre les voies du tramway et celles des véhicules est matérialisée physiquement par une bordure légèrement surélevée afin d'empêcher l'empiètement par les véhicules, - des barrières sont installées de part et d'autre du passage protégé afin d'interdire le passage des piétons sur la voie réservée aux véhicules puis sur la voie du tramway, - un terre-plein central en béton équipé de poteaux est implanté entre les deux voies de tramway visant à interdire tout franchissement, - le passage protégé situé à proximité immédiate de l'accident est matérialisé par des bandes blanches sur la chaussée des véhicules conduisant à un revêtement gris traversant la totalité des voies du tramway et interrompant le tapis herbeux et pourvu entre les deux voies de tramway de poteaux métalliques empêchant les voitures de traverser mais permettant le passage des piétons. La signalisation particulière de ce passage protégé fait ainsi apparaître sans ambiguïté le caractère propre de la voie de tramway à l'endroit de l'accident. Vu l'ensemble de ces éléments de signalisation et des obstacles matériels présents sur les trottoirs et la voie de tramway il convient de considérer que la portion de voie sur laquelle est intervenue l'accident est une voie propre réservée exclusivement à la circulation du tramway. Il en résulte que la loi du 5 juillet 1985 n'est pas applicable en l'espèce.

Mme Q... sera donc déboutée de ses demandes d'indemnisation sur le fondement de cette loi » ;

1°/ ALORS QUE les tramways sont exclus du domaine d'application de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 s'ils circulent sur une voie qui leur est propre ; qu'un tramway n'est censé circuler sur une voie qui lui est propre que si l'assiette de son parcours a été rendue inaccessible aux piétons et aux autres véhicules ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a expressément constaté que les rails sur lesquels circulait le tramway ayant heurté Mme Q..., lors de l'accident du 24 décembre 2012, étaient traversés par un passage piéton et par un carrefour permettant la circulation des autres véhicules (arrêt attaqué, p. 7), de sorte que la voie n'était pas propre audit tramway et que la loi du 5 juillet 1985 était applicable ; qu'en déboutant ensuite la victime de sa demande d'indemnisation de son entier dommage subi en raison de cet accident dans la mesure où, selon la cour d'appel, l'accident avait eu lieu sur une portion de voie réservée à la circulation du tramway l'ayant percutée (arrêt attaqué, p. 8), la cour d'appel a ajouté à la loi une condition qu'elle ne comporte pas relative à la nécessité que la voie de circulation du tramway soit propre au lieu de l'accident, en violation de l'article 1 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 ;

2°/ ALORS QUE la contradiction entre différents motifs d'une décision équivaut à une absence de motif ; qu'en retenant que « l'intersection » de la [...] , sur laquelle circulait le tramway qui avait heurté la victime, était située à une dizaine de mètres de l'accident (arrêt attaqué, p. 7) avant de relever que « l'accident est survenu à un carrefour sensible à une heure de grande fréquentation » (arrêt attaqué, p. 9), la cour d'appel a entaché son arrêt d'une contradiction de motifs, méconnaissant ainsi les exigences de l'article 455 du code de procédure civile ;

3°/ ALORS QUE la contradiction entre différents motifs d'une décision équivaut à une absence de motif ; qu'en affirmant qu'au lieu de l'accident, la voie du tramway était traversée par un passage piéton (arrêt attaqué, p. 7), ce dont il résultait que l'accident subi par l'exposante avait eu lieu sur une voie partagée entre le tramway et les piétons, avant de relever que « l'accident a eu lieu sur une portion de voie réservée exclusivement à la circulation du tramway » (arrêt attaqué, p. 8), la cour d'appel a entaché son arrêt d'une contradiction de motifs, méconnaissant ainsi les exigences de l'article 455 du code de procédure civile ;

4°/ ALORS, à titre subsidiaire, QUE l'accident subi par une victime percutée par un tramway est régi par la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 s'il se situe sur une voie partagée entre ce véhicule et les piétons ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a constaté qu'au lieu de l'accident du 24 décembre 2012, la voie du tramway était traversée par un passage piéton (arrêt attaqué, p. 7) ainsi que par un carrefour (arrêt attaqué, p. 9), de sorte qu'elle n'était pas propre au tramway et que la loi du 5 juillet 1985 devait s'appliquer ; qu'en retenant ensuite, pour débouter Mme Q... de sa demande d'indemnisation de son entier dommage subi à la suite de cet

accident que « l'accident a eu lieu sur une portion de voie réservée exclusivement à la circulation du tramway » et que la loi du 5 juillet 1985 n'était pas applicable (arrêt attaqué, p. 8), la cour d'appel n'a pas déduit les conséquences légales de ses constatations et a violé l'article 1er de la loi du 5 juillet 1985 ;

5°/ ALORS, à titre infiniment subsidiaire, QUE l'accident subi par une victime percutée par un tramway est régi par la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 s'il se situe sur une voie partagée entre ce véhicule et les piétons ; qu'en l'espèce, l'exposante faisait valoir que l'accident avait eu lieu sur le revêtement gris permettant le passage des piétons qui traversait la totalité des voies du tramway et était dans la continuité du passage protégé, ce dont il résultait que la voie avec le revêtement gris était partagée entre les piétons et le tramway (conclusions d'appel, p. 6 et s.) ; qu'en déboutant Mme Q... de sa demande d'indemnisation de son entier dommage subi à la suite de cet accident sur la loi du 5 juillet 1985 sans rechercher, comme cela lui était demandé, si l'accident du 24 décembre 2012 n'avait pas eu lieu à l'endroit de ce revêtement constitutif d'une voie partagée, la cour d'appel a entaché sa décision d'un défaut de base légale au regard de l'article 1er de la loi du 5 juillet 1985.

SECOND MOYEN DE CASSATION

Le moyen fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir confirmé le jugement ayant dit que Mme Q... avait commis une faute ayant contribué à la réalisation de son dommage lors de l'accident du 24 décembre 2012 justifiant une exonération du gardien à hauteur des Y et, en conséquence, dit que la société Allianz Eurocourtage, en sa qualité d'assureur de la société Kéolis serait tenue d'indemniser Mme Q... de ses préjudices résultant de l'accident du 24 décembre 2012 dans la limite d'1/4 sur le fondement de l'article 1242 alinéa 1 du code civil ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE « sur les demandes fondées sur l'article 1242 (ancien 1384) du code civil. L'alinéa 1 de ce texte édicte une présomption de responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde qui ne peut être renversée que par la preuve d'un cas fortuit ou d'une force majeure ou d'une cause étrangère. Il est constant que le conducteur du tramway est gardien de celui-ci. C'est par des motifs complets et pertinents qui ne sont pas remis en cause par les débats en appel et que la cour adopte que le premier juge a retenu qu'aucune faute ne pouvait être établie à l'encontre du conducteur du tramway qui a subi un dépistage d'alcoolémie négatif par expiration, qui ne justifiait donc pas une prise de sang, qui connaît les lieux, ne circulait pas à une vitesse anormale, a actionné le gong puis le klaxon et le freinage d'urgence, le tramway étant correctement éclairé et qui dit n'avoir vu les piétons qu'au dernier moment en raison d'un véhicule éblouissant stationné en face au feu rouge, - qu'en revanche les piétons ont manqué de vigilance, quand bien même les deux jeunes filles qui bavardaient n'étaient ni au téléphone, ni porteuses de casques ou d'écouteurs, et n'ont pas vérifié avant de s'engager si un tramway arrivait, l'absence de vigilance suffisante de Mme Q... pouvant s'expliquer aussi par la consommation de cannabis, l'appréciation de la cour divergeant sur ce point de celle du tribunal, - que la soudaineté de la traversée des piétons à un niveau de la voie pourvu d'un terre-plein central et la visibilité du conducteur réduite par l'obscurité et l'éblouissement rendaient l'accident insurmontable et que le comportement de la victime présentait pour le conducteur un caractère irrésistible, - mais que la faute de la victime ne revêtait pas un caractère imprévisible en ce que l'accident est survenu à un carrefour sensible à une heure de grande fréquentation et à proximité immédiate d'un passage piétons » ;

AUX MOTIFS ÉVENTUELLEMENT ADOPTÉS QUE « sur les demandes fondées sur l'article 1242 alinéa 1 du code civil. À titre infiniment subsidiaire, Mme Q... demande qu'il soit fait application des alinéas 1 et 5 de l'article 1242 (ancien 1384) du code civil. L'alinéa premier stipule : on est responsable non seulement du dommage que l'on cause de 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. Il est complété par l'alinéa cinq : les maîtres et les commettants du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés. L'article 1242 alinéa 1 du code civil édicte une présomption de responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde qui ne peut être renversée que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère. L'accident s'est produit de nuit et le conducteur du tramway n'a fait l'objet d'aucune poursuite pénale. Le dépistage d'alcoolémie s'est révélé négatif et aucun élément du dossier ne permet d'imputer une faute d'inattention liée à un état de fatigue du conducteur ou à la durée de son service. Le fait que le conducteur n'ait pu préciser lors de son audition où se trouvaient exactement les victimes n'établit pas un défaut d'attention de sa part. Le relevé tachymétrie montre que la vitesse du tramway était de 35 km/heure et qu'un freinage d'urgence a été immédiatement déclenché. De plus, le tramway était correctement éclairé et le conducteur a actionné son gong puis son klaxon. Selon les deux témoins entendus, le tramway a freiné mais l'accident était inévitable. Dans leurs auditions, la description du déroulement de l'accident fait apparaître l'absence de vigilance des deux piétons et l'effet de surprise que leur traversée a constitué pour le chauffeur mais aussi pour les deux témoins qui indiquent chacun avoir crié aux piétons d'accélérer pour traverser. M. E... précise que ces dernières étaient presque au milieu des voies au moment du choc. Mme X... indique « je pense qu'ils n'ont pas vu le tramway arriver, ils ont réagi au deuxième klaxon, j'ai vu qu'ils avaient tourné la tête mais trop tard ». Il ressort des

auditions et témoignages qu'aucune faute ne peut être démontrée à l'encontre du conducteur du tramway. Au contraire, il convient de considérer que Mme Q... a commis une faute d'imprudence en s'engageant de nuit sans vérifier préalablement si un tramway arrivait, en dehors du passage protégé. Mme Q... était en conversation avec son amie et cette conversation a manifestement détourné son attention et l'a conduit à traverser dangereusement la voie sans vérifier si la voie était libre. Par contre, le taux de THC retrouvé dans les analyses ne permet pas d'établir un lien de causalité entre la consommation de cannabis et l'accident. La soudaineté de la traversée des piétons à un niveau de la voie pourvu d'un terre-plein central et la visibilité du conducteur réduite par l'obscurité et les feux des autres véhicules rendaient l'accident insurmontable. Malgré les précautions adaptées aux conditions de circulation et le freinage d'urgence immédiatement enclenché, le comportement de la victime présentait pour le conducteur un caractère irrésistible (

) il y a lieu de retenir que la victime a par son imprudence contribué de manière prépondérante à la réalisation de son dommage et que sa faute justifie une exonération partielle du gardien à hauteur des 3/4 » ;

1°/ ALORS QUE le gardien ne peut s'exonérer de sa responsabilité en invoquant la faute d'imprudence de la victime que si cette faute, quelle qu'en soit la gravité, présente les caractères de la force majeure, à savoir à la fois l'extériorité, l'imprévisibilité et l'irrésistibilité ; qu'en confirmant le jugement ayant retenu l'exonération partielle du gardien quand elle avait constaté que la faute de la victime n'était pas imprévisible, la cour d'appel a violé l'article 1242, alinéa 1 du code civil (ancien article 1384, alinéa 1) ;

Composition de la juridiction : M. Pireyre (président), SCP Baraduc, Duhamel et Rameix, SCP L. Poulet-Odent Décision attaquée : Cour d'appel Bordeaux 2018-11-30 (Rejet)
--