



**HAL**  
open science

# L'implication dans la loi du 5 juillet 1985 : une causalité apparente

Frédéric Rouvière

► **To cite this version:**

Frédéric Rouvière. L'implication dans la loi du 5 juillet 1985 : une causalité apparente. Recueil Dalloz, 2012, p.2186-2191. halshs-01143143

**HAL Id: halshs-01143143**

**<https://shs.hal.science/halshs-01143143>**

Submitted on 16 Apr 2015

**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.

# L'implication dans la loi du 5 juillet 1985 : une causalité apparente

Frédéric Rouvière  
Professeur à l'Université d'Aix-Marseille  
Laboratoire de Théorie du Droit

Paru au *Recueil Dalloz* 2012, p.2186-2191

**Sommaire.** *Le concept de causalité apparente rend compte de la façon dont les juges traitent les cas difficiles pour décider si le véhicule est impliqué dans l'accident au sens de la loi du 5 juillet 1985. Il est alors proposé d'abandonner la formulation actuelle de l'implication (particulièrement vague) au profit de sa définition comme un fait apparemment à l'origine du dommage.*

**1. L'inévitable concept de causalité** - Parler de causalité dans la loi du 5 juillet 1985 relative aux accidents automobiles apparaît comme une dissonance. En effet, l'autonomie d'interprétation de cette loi a été affirmée si tôt<sup>1</sup> et sa genèse a tellement été marquée par la volonté de rompre avec le concept de causalité<sup>2</sup> qu'il semble saugrenu de tenter de rapprocher à nouveau les notions d'implication et de causalité. En vérité, l'idée d'autonomie a produit des fruits si maigres qu'on peut franchement se demander s'il est opportun de persister dans une telle voie tant la question de l'implication a toujours discrètement subi l'emprise du concept causalité<sup>3</sup>. Assumant pleinement cette filiation intellectuelle, l'objet de cette étude est de montrer que le critère mis en œuvre pour apprécier l'implication est celui de l'apparence de causalité.

Aujourd'hui, on ne dispose toujours pas d'une définition claire de l'implication. Les dernières formules de la Cour de cassation<sup>4</sup>, reprises directement des travaux préparatoires, sont si vagues que certains auteurs n'hésitent pas à ranger l'implication parmi les notions floues ou autres standards du droit<sup>5</sup>. Il reste que les conséquences de cette attitude sont lourdes pour la prévisibilité dans l'application de la loi. Toutefois, un regard rétrospectif sur près de trente ans de jurisprudence parvient à convaincre que l'implication est bel et bien une causalité mais appréhendée sous la forme spéciale de l'apparence. C'est d'ailleurs la racine de l'hésitation sur la nature du système légal : s'il était un vrai régime autonome de responsabilité, les recours entre coresponsables ne se règleraient

---

<sup>1</sup> Cass. civ. 2<sup>e</sup>, 4 mai 1987, *Bull.* II, n°87 : « l'indemnisation d'une victime d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur ne peut être fondée que sur les dispositions de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 à l'exclusion de celles des articles 1382 et suivants du Code civil ».

<sup>2</sup> JO Sénat CR 11 avr. 1985, p.193 ; *JOAN CR* 1984, ann. n°2485, p.25.

<sup>3</sup> H. Groutel, « l'implication du véhicule dans la loi du 5 juillet 1985, *D.* 1987, chron., p.1 ; P. 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, doct., 3471 ; P. Jourdain « Implication et causalité dans la loi du 5 juillet 1985 », *JCP* 1994, doct., 3794.

<sup>4</sup> Le véhicule doit être « intervenu d'une manière ou d'une autre dans l'accident » (Cas. civ. 2<sup>e</sup>, 24 juin 1998, *Bull.* II, n°205) ou « à quelque titre que ce soit » (Cass. civ. 2<sup>e</sup> 14 nov. 2002, *Bull.* II, n°252) ou encore avoir eu un « rôle quelconque » dans l'accident (Cass. civ. 2<sup>e</sup>, 24 févr. 2000, *Bull.* II, n°31).

<sup>5</sup> F. Haid, *Les notions indéterminées dans la loi*, thèse, Aix-en-Provence, 2005, n°26, p.53.

pas sur le fondement du droit commun<sup>6</sup> mais, par subrogation, sur le fondement de la loi de 1985. Pour le dire de façon plus directe, la loi de 1985 a pour objectif avoué<sup>7</sup> d'accélérer l'indemnisation des victimes en évitant de leur faire supporter le temps lié à la recherche du réel responsable. C'est bien pour cela que l'indemnisation est acquise du moment que les faits accréditent, par leur seule apparence, que le véhicule terrestre à moteur ait été à l'origine du dommage. Si l'hypothèse est en définitive avérée, le conducteur aura bien été traité comme un responsable. Mais si tel n'est pas le cas, notamment dans les accidents où plusieurs véhicules sont impliqués, c'est finalement le conducteur (ou plus précisément son assureur) qui supportera la recherche du véhicule réellement à l'origine de l'accident dommageable. Et si la cause réelle n'est jamais identifiée, l'assureur (toujours lui) aura finalement indemnisé la victime pour un cas inconnu ou fortuit : il ne s'agit plus de responsabilité mais plutôt d'une solidarité nationale qui repose entièrement sur l'existence d'une assurance obligatoire et d'un fonds d'indemnisation spécifique en cas de carence<sup>8</sup>.

Ainsi, la pertinence de la définition de l'implication comme apparence de causalité sera étudiée à travers des cas critiques, spécialement choisis pour éprouver la définition proposée. Outre le fait qu'elle permet de souligner le caractère opératoire de la définition, cette façon de procéder dispense d'une étude exhaustive (arrêt par arrêt) d'une jurisprudence désormais pléthorique. En effet, si les cas les plus douteux sont justifiés par la définition proposée, à plus forte raison les cas moins douteux devraient pouvoir être justifiés de la même façon. Autrement dit, le concept d'apparence de causalité (I) doit convaincre de sa puissance de fondement des solutions jurisprudentielles considérées comme problématiques (II).

## I – Concept de causalité apparente

**2. Définition de l'implication : un fait apparemment à l'origine du dommage** – Que doit-on entendre par « apparence de causalité » ? L'élément clé est bien sûr la notion d'apparence. On sait qu'elle peut être créatrice de droit (*error communis facit jus*) mais ce n'est pas de cela dont il s'agit ici. Le vocabulaire juridique de l'association Henri Capitant<sup>9</sup> en donne plusieurs définitions : c'est autant « ce qui paraît aux yeux ; l'aspect d'une personne ou d'une chose » que « ce qui, dans une situation juridique, peut être connu sans recherches approfondies (et qui ne correspond pas nécessairement à la réalité) » ou encore l'« aspect extérieur mensonger d'une situation juridique », un « aspect résultant –intentionnellement ou non - de la réunion de signes extérieurs » qui induisent les tiers en erreur sur une qualité ou un état (par ex. celle de mandataire). Or, pour un accident de la circulation, il ne peut s'agir ni d'un mensonge (car les faits ont bien eu lieu) ni de signes qui créent un doute sur une qualité ou un état (car l'accident est purement factuel). Il reste alors les deux premiers

---

<sup>6</sup> Après hésitations, c'est finalement l'article 1382 qui est le fondement du recours contre un autre conducteur impliqué ou n'importe quel responsable : par ex. dernièrement Cass. civ. 2<sup>e</sup>, 1<sup>er</sup> juin 2011, *Bull.* II, n°121.

<sup>7</sup> 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 ».

<sup>8</sup> A. Tunc, « L'insertion de la loi Badinter dans le droit commun de la responsabilité civile », *Mélanges Roger O. Dalq*, Bruxelles, Larcier, 1994, p.557.

<sup>9</sup> G. Cornu (dir.), *Vocabulaire juridique*, PUF, 8<sup>ème</sup> éd., 2007, v° Apparence.

sens qui, à l'examen, convergent vers l'idée d'évidence. L'apparence conduit à s'en tenir à ce qui est évident, autrement dit ce qu'on a pu simplement constater en surface sans se demander si cela masque une réalité plus subtile. Bref, il s'agit bien de ce qu'on peut connaître « sans recherches approfondies » et qui ne « correspond pas nécessairement à la réalité » même si cela peut parfois être le cas.

Reste à définir la causalité, notion fortement problématique : doit-on opter pour la théorie de la causalité adéquate ou pour celle de l'équivalence des conditions<sup>10</sup> ? Pourtant, il s'agit ici d'un faux dilemme car ces deux théories sont une prise de position sur la cause réelle du dommage. En effet, la causalité adéquate est définie comme celle qui, dans le cours habituel des choses, aurait dû causer le dommage. Cette théorie est manifestement une volonté d'identifier la cause pertinente du dommage. De même, la théorie de l'équivalence des conditions délimite la cause comme tout fait ayant été l'une des conditions de la survenance du dommage. Une fois encore cette théorie repose sur l'idée que la cause a été un élément sans lequel le dommage n'aurait pu se produire. Bref, ces théories sont en elles-mêmes incompatibles avec l'idée d'apparence qui postule tout au contraire l'indifférence au regard de la cause réelle. En effet, l'apparence contient en soi l'idée de potentialité et vise par nature une virtualité et non une réalité. Dès lors, la causalité doit être comprise comme potentielle c'est-à-dire comme concevable dans le monde des faits. Cette possibilité de cause n'est pas construite de façon purement intellectuelle (ou hypothétique) mais doit au contraire être ancrée dans les faits manifestés par l'accident. L'apparence doit accréditer la possibilité de causalité.

L'implication peut alors être définie comme *un fait apparemment à l'origine du dommage*. Le « fait » visé dans la définition renvoie bien entendu à celui du véhicule. L'adverbe « apparemment » enjoint de s'en tenir aux événements tels qu'ils se présentent, sans recherches approfondies. L'apparence incluant l'idée de potentialité, c'est une possibilité qui est recherchée et non une vérité. Le vocable « origine du dommage » signifie que le dommage doit pouvoir être rattaché causalement au fait du véhicule même si ce rattachement est potentiel, notamment parce que la causalité est indirecte voire lointaine.

**3. Preuve de l'apparence de causalité** – La lettre de la loi exige de prouver l'implication dans l'accident et non dans le dommage<sup>11</sup>. En effet, l'accident est une notion plus large que celle de fait du véhicule. L'accident est constitué par une chaîne causale dont le fait primitif ne doit pas être une volonté de causer le dommage sans quoi la qualification d'accident est écartée<sup>12</sup>. Mais c'est bien parce que le fait du véhicule se retrouve dans la chaîne causale qu'il est identifié comme une cause possible du dommage lui-même. Il n'y a pas sur ce point de divergence avec les autres régimes de responsabilité qui exigent un lien entre le fait générateur et le dommage subi. La différence est que le fait du véhicule doit s'insérer dans la chaîne causale apparente. Peu importe si cette cause est indirecte ou improbable : la preuve qui pèse sur la victime consiste à montrer que le fait du véhicule a possiblement causé l'accident. L'implication est l'appartenance apparente à la chaîne causale, autrement dit à l'accident. Cette façon de poser le problème supprime les hésitations entre

---

<sup>10</sup> Sur ces théories : J. Flour, J.-L. Aubert, E. Savaux, *Les obligations. 2. le fait juridique*, Sirey, 14<sup>ème</sup> éd., 2011, n°157 et s., p.192 et s.

<sup>11</sup> L. 5 juill. 1985, art. 1 : « Les dispositions du présent chapitre s'appliquant (...) aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur (...) ». V. toutefois, en faveur d'une implication dans le dommage: P. Jourdain, précité, *JCP* 1994, doct., 3794, n°9 s.

<sup>12</sup> Cass. civ. 2<sup>e</sup>, 30 nov. 2004, *Bull.* II, n°243.

l'implication dans l'accident ou dans le dommage puisque l'accident est la source du dommage et que le fait du véhicule fait causalement partie de l'accident.

Ainsi, l'idée d'apparence rend parfaitement compte de l'intention législative d'alléger la charge de la preuve de la victime car l'exigence porte sur l'établissement d'une virtualité et non d'une vérité. Dès lors, pourquoi ne pas dire qu'il s'agit d'une présomption de causalité voire d'une fiction ?

**4. Distinction avec la présomption de causalité** – L'apparence de causalité n'est pas une présomption car l'objet de la preuve ne porte pas sur une vraisemblance ou une probabilité, signes distinctifs du raisonnement de type présomptif<sup>13</sup>. La présomption établit un fait inconnu<sup>14</sup> (ici : la cause) en le réputant vrai sur le fondement d'une vraisemblance. La présomption permet de dépasser le doute lié à la seule probabilité d'une situation. Or, dans l'implication, le doute n'est pas supprimé : il est même maintenu puisque le conducteur aura un recours contre les co-impliqués voire pour établir que la faute inexcusable de la victime a été la cause exclusive du dommage<sup>15</sup>. Ces éléments montrent bien que le doute n'est pas anéanti (ce qu'aurait fait une présomption) mais seulement suspendu. Voilà pourquoi il serait inexact de parler de présomption d'implication car la notion d'apparence admet par elle-même que la réalité peut être différente de ce que l'apparence suggère. Toutefois, l'apparence de causalité ne se réduit pas à une appréciation strictement factuelle car il faut bien établir si l'apparence fournit au moins une cause potentielle. Même si la cause est improbable (en réalité) elle doit au moins être possible (en apparence). L'implication est donc distincte de la présomption de causalité : une présomption se renverse ; une apparence se discute.

**5. Distinction avec la causalité fictive** – L'apparence de causalité n'est pas une fiction car la cause doit être probable, ce qui exclut la cause impossible. Or le mécanisme de la fiction repose justement sur la certitude du faux : un fait avéré est nié ou un fait absent est supposé<sup>16</sup>. L'absence de fiction se vérifie dans le contentieux car les juges exigent que le dommage ne soit pas antérieur à l'accident. Par exemple, si la victime subit deux accidents successifs, la demande en réparation aux conducteurs impliqués dans le second accident suppose d'établir qu'elle n'a pas succombé à ses blessures entre-temps<sup>17</sup>. S'il y a certitude du faux (le dommage n'est pas causé par l'accident), il n'y a pas implication. Admettre le contraire serait transformer l'implication en fiction.

Toutefois, il ne faudrait pas en conclure hâtivement que l'identification de la cause réelle du dommage évince l'implication au motif qu'il y aurait certitude du rôle faussement causal du véhicule. Raisonner ainsi serait oublier que l'implication est une apparence et se juge comme telle. Même si la cause réelle est connue, la qualification s'effectue en raison du critère de l'apparence. C'est bien pour cela que la loi décide que la force majeure, identifiant pourtant le fait causal véritable, ne peut être opposée à la victime<sup>18</sup>. Pour déjouer la qualification d'implication, il faut que la loi décide de

---

<sup>13</sup> G. Cornu (dir.), *Vocabulaire juridique*, PUF, 8<sup>ème</sup> éd., 2007, v° Présomption.

<sup>14</sup> C. civ. art. 1349 : « Les présomptions sont des conséquences que la loi ou le magistrat tire d'un fait connu à un fait inconnu ».

<sup>15</sup> L. 5 juill. 1985, art. 3 al. 1

<sup>16</sup> Y. Thomas, « Fictio legis. L'empire de la fiction romaine et ses limites médiévales », *Droits*, 21, 1995, p. 17.

<sup>17</sup> Cass. 2e civ., 3 mars 1993, *Bull.* II, n° 82.

<sup>18</sup> L. 5 juill. 1985, art. 2.

moraliser l'indemnisation de la victime en tenant compte de sa faute inexcusable. En dehors de cette hypothèse, l'implication est discutée sur la base de l'apparence causale et non de la cause réelle.

## II – Application du concept aux cas problématiques

**6. Différence avec la causalité réelle** – Si l'apparence rejoint parfois la réalité, que décider si la cause réelle du dommage est établie ? Interdit-elle de retenir l'implication si elle est distincte du fait du véhicule ? En toute rigueur, s'en tenir à l'apparence autorise seulement à discuter sa portée<sup>19</sup>. La question évoquée s'est rencontrée dans une espèce où une balayeuse municipale a projeté des gravillons devant le domicile d'une personne qui a chuté quelques instants plus tard en voulant les retirer<sup>20</sup>. Il ne fait pas de doute que les gravillons sont la cause directe du dommage. Il s'agissait donc d'une causalité en cascade puisque le véhicule a été à l'origine d'un fait qui lui-même a été la cause déterminante du dommage. Il n'y a pas ici apparence de causalité mais preuve certaine de l'enchaînement causal réel, l'action du véhicule ayant toutefois été indirecte.

Or la causalité, même indirecte, établit *a fortiori* l'implication. Le véhicule est identifié en tant que cause indirecte du dommage : il est, à plus forte raison, une cause possible de l'accident. La preuve rapportée consiste bien dans l'insertion du fait du véhicule dans la chaîne causale que constitue l'accident. Malgré cela, la solution est contre-intuitive car il semble artificiel de réparer un dommage causé en dehors de la chaussée, sans contact avec le véhicule ni même de concomitance stricte entre son action et le dommage. Pourtant, un tel raisonnement ne critique pas l'implication mais la qualification d'accident de la circulation. On retrouve alors les conditions cumulatives pour bénéficier de l'indemnisation : la qualification de véhicule terrestre à moteur, celle d'accident de la circulation et enfin celle d'implication. Or il suffit que le véhicule soit en mouvement pour que la qualification d'accident de la circulation soit retenue<sup>21</sup>. L'espèce est certes extrême mais elle n'en satisfait pas moins aux critères du concept de causalité apparente. Elle permet ainsi d'en souligner l'intérêt pour la compréhension et la justification des arrêts statuant sur des hypothèses délicates.

**7. Différence avec une coïncidence spatio-temporelle** – De même, l'apparence de causalité ne se réduit pas à une pure coïncidence spatio-temporelle. Il ne suffit pas d'établir qu'un véhicule se trouvait à proximité du dommage ; il faut encore établir qu'il existe au moins une possibilité ou virtualité qu'il puisse être la cause de l'accident ce qui suppose que le véhicule s'insère dans une chaîne causale.

La jurisprudence illustre la distinction: le seul fait qu'un vélomoteur se déporte et heurte un poteau téléphonique lors du croisement d'un véhicule automobile est une coïncidence qui n'établit pas en soi que le véhicule est impliqué<sup>22</sup>. D'après la définition donnée de l'implication, il faut comprendre

---

<sup>19</sup> Cette idée est d'ailleurs patente dans le cas du mandat apparent.

<sup>20</sup> Cass. civ. 2<sup>e</sup>, 24 avril 2003, *Bull. II*, n°104, *RTD civ.* 2003, p.515, obs. Jourdain.

<sup>21</sup> Cass. civ. 2<sup>e</sup>, 5 janvier 1994, *Bull. II*, n°1.

<sup>22</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 18 mars 1999, *Bull. II*, n° 51 : approuvant les juges du fond d'avoir décidé que « la seule présence de la voiture dans sa propre voie de circulation ne suffisait pas à caractériser son implication dans l'accident ».

que ce seul fait apparent n'établit pas de possibilité de causalité. Il n'indique pas que le véhicule ait pu être à l'origine directe ou indirecte du dommage. Autrement dit, il aurait fallu constater que le véhicule avait accéléré, avait changé de direction (même de façon non fautive) pour accréditer la possibilité de son influence sur la chute du vélomoteur<sup>23</sup>. Sans cela il n'est pas inclus dans une chaîne causale apparente et ne peut être dit l'une des causes possibles du dommage. D'ailleurs, l'interpellation du conducteur qui surprend des cyclistes au moment de leur dépassement et les fait chuter, caractérise l'implication<sup>24</sup>. Cette solution est conforme à l'analyse dégagée puisque le fait, en raison de son influence apparente sur la chute, est insérée dans une chaîne causale.

Ainsi, l'implication ne se déduit pas de la concomitance<sup>25</sup> : il faut établir un élément qui fonde la possibilité de son rôle causal<sup>26</sup> et la seule présence du véhicule est insuffisante<sup>27</sup>. C'est pourquoi un véhicule qui n'est pas heurté et qui roule simplement sur la chaussée ne peut être impliqué, même s'il était en train d'être dépassé par une automobile qui a finalement heurté une motocyclette<sup>28</sup>. Une nouvelle fois, l'implication ne se réduit pas à une concordance de lieu et de temps : il faut établir le fait qui rend le véhicule potentiellement source du dommage.

Ces exemples permettent de confirmer l'apport du concept causalité apparente : il permet de discuter plus finement des situations factuelles que les critères de « rôle quelconque » ou d'intervention « à quelque titre que ce soit »<sup>29</sup>. La synthèse des autres hypothèses d'implication en jurisprudence doit permettre de confirmer cette vue.

**8. Le choc, une causalité apparente** – Si le véhicule est entré en contact avec le siège du dommage (qu'il s'agisse d'une personne ou d'une chose), le doute n'est pas permis sur l'apparence de causalité. La causalité est établie par le fait même du choc qui à lui seul est l'une des conditions de réalisation du dommage. La notion d'apparence interdit de faire des recherches plus approfondies : le fait unique du choc suffit à prouver l'implication du véhicule.

Il semble pourtant difficile d'admettre qu'un véhicule en stationnement régulier puisse être impliqué<sup>30</sup>. Contrairement au critère du rôle actif ou instrumental de la chose issu de la responsabilité du fait des choses, il joue dans ce cas un rôle passif. Mais du point de vue de l'apparence, il suffit que le véhicule (même correctement garé) soit entré en contact avec le siège du dommage pour que ce seul fait rende probable qu'il en soit la source. Aucun égard n'intervient ici

---

<sup>23</sup> Comp. Cass. civ. 2<sup>e</sup>, 2 avr. 1997, *Bull. II*, n° 100, où la victime a été surprise par le véhicule ayant changé de direction. V. infra n°9.

<sup>24</sup> Cass. Civ. 2<sup>e</sup> 1<sup>er</sup> juin 2011, *Bull. II*, n°122.

<sup>25</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 10 mai 1991, *Bull. II*, n°136 : cassation de l'arrêt qui décide « qu'on doit déduire de la concomitance entre le dépassement et la chute que le véhicule de M. Y... était impliqué dans l'accident ».

<sup>26</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 25 mai 1994, *Bull. II*, n°133 : « l'arrêt retient qu'aucun choc n'a eu lieu entre la victime et le véhicule, que M. X... circulait normalement dans son couloir de circulation, sans vitesse excessive, qu'aucun fait perturbateur gênant les autres usagers dans leur circulation n'était établi à son encontre, que les circonstances et les raisons de la chute de la cycliste étaient indéterminées et que la seule présence de la voiture dans sa voie de circulation ne suffisait pas à caractériser son implication dans l'accident ».

<sup>27</sup> Cass. civ. 2<sup>e</sup> 8 juill. 2004, *Bull. II*, n°345.

<sup>28</sup> Cass. civ. 2<sup>e</sup> 21 oct. 2004, n° 03-15935, RCA 2004, n°368, note Groutel.

<sup>29</sup> Arrêts déjà cités : Cass. civ. 2<sup>e</sup>, 24 juin 1998, *Bull. II*, n°205 ; Cass. civ. 2<sup>e</sup> 14 nov. 2002, *Bull. II*, n°252 ; Cass. civ. 2<sup>e</sup>, 24 févr. 2000, *Bull. II*, n°31.

<sup>30</sup> Après hésitations, un véhicule garé de façon normale peut être impliqué : Cass. 2e civ., 25 janv.1995, *Bull. II*, n° 27.

pour le degré réel de probabilité de cette cause (critère inhérent à la présomption) ; l'attention se concentre exclusivement sur une possibilité apparente. C'est l'apparence seule qui arbitre la question : il suffit de s'en tenir au fait du choc.

Cette façon de raisonner permet de lever ce qui constituait un paradoxe irritant : pourquoi les tribunaux apprécient l'implication à partir de la notion de causalité alors même que l'implication est censée être une notion autonome ? La réponse est désormais claire : l'autonomie de l'implication ne doit pas se comprendre comme une interdiction de la rattacher au concept de causalité mais comme l'invitation à en faire un concept distinct ; l'autonomie est relative et non absolue. Or l'apparence de causalité est bien un concept distinct (car régi par ses propres critères) du concept classique de causalité. Sans cela, il était frappant de constater que les juges semblaient inverser le raisonnement : la causalité faisait présumer l'implication faisant douter de l'autonomie réelle de la notion. En effet, lorsque le véhicule est en mouvement et entre en contact avec le siège du dommage, on retrouve *mutatis mutandis* le critère du fait actif de la chose, critère tenant à la causalité par excellence. Le choc prouve l'implication<sup>31</sup>, *a fortiori* si le véhicule est en mouvement<sup>32</sup>, sans que l'immobilité puisse l'exclure<sup>33</sup>. Ce qui pouvait être perçu comme une déviance devient désormais un exemple normal de la mise en œuvre du concept d'apparence de causalité. Le paradoxe n'existait qu'en faveur qu'une conception trop rigide de l'autonomie, au point d'interdire la référence au mot même de causalité, comme si ce fût un tabou, alors que son concept était pourtant bien à l'œuvre dans le raisonnement.

**9. Absence de choc et causalité apparente** – Sans l'existence d'un choc, la causalité prend un tour abstrait et devient bien ténue en fait. Néanmoins, ni l'absence de choc ni l'immobilité du véhicule n'excluent l'implication, là où la causalité serait certainement jugée douteuse. Tel est le cas des collisions en chaîne où tous les véhicules ne sont pas forcément entrés en contact les uns avec les autres<sup>34</sup>. Toutefois, en apparence, ils ont tous joué un rôle causal dans l'accident, c'est-à-dire qu'ils sont tous inclus dans la série d'évènements qui se sont succédé et ayant abouti à la réalisation du dommage. Même si l'on suppose que l'influence causale réelle de certains véhicules est douteuse, le concept d'apparence met un frein à toute autre recherche approfondie et permet d'établir l'implication.

Aussi, c'est dans les cas limites que le concept d'apparence de causalité est le plus éclairant car il permet de justifier des solutions qui sont souvent très critiquées.

Par exemple, le fait qu'un piéton qui s'apprête à traverser tombe et se blesse alors qu'un véhicule tournait sur la chaussée au même moment est constitutif d'une implication. Dans ce cas, il n'y a ni choc, ni comportement anormal du véhicule : il est seulement prouvé que le piéton a été surpris ce qui a entraîné sa chute. Cette surprise peut avoir virtuellement deux causes : la distraction du piéton ou le mouvement du véhicule lui-même. Or le concept d'apparence tranche l'alternative en faveur du seul fait *apparent* qui est le mouvement du véhicule. Ainsi, la Cour de cassation se fonde bien sur

---

<sup>31</sup> Cass. 2e civ., 25 janvier 1995, précité.

<sup>32</sup> Cass. 2e civ., 31 mars 1993, *Bull. II*, n° 132

<sup>33</sup> Cass. 2e civ., 21 octobre 1987, *Bull. II*, n° 202

<sup>34</sup> Cass. 2e civ., 25 mai 1993, *Bull. II*, n° 314



l'apparence<sup>35</sup> pour casser l'arrêt qui a retenu que le véhicule n'a pas perturbé de quelque façon que ce soit la circulation ni n'a eu un comportement anormal de nature à provoquer une réaction de peur ou de surprise chez le piéton. C'est dire que l'hypothèse d'une distraction du piéton exigerait une investigation factuelle plus poussée, précisément celle que le concept d'apparence interdit. L'apparence suffit à montrer que la surprise du piéton était causée par le mouvement du véhicule. Que cette cause soit seulement possible est un composant du concept d'apparence.

Un autre exemple, délibérément choisi en raison de son caractère extravagant, doit permettre de se convaincre de la pertinence du critère de l'apparence pour comprendre la solution arrêtée. En l'espèce, au cours d'un spectacle sons et lumières, le système d'alarme d'un véhicule stationné en contravention à une interdiction de stationnement s'est déclenché en même temps qu'un feu d'artifice et une sirène de pompiers. C'est alors que deux chevaux devant participer au spectacle ont été affolés et se sont enfuis au galop. Bien que ramenés au trot, ils sont à nouveau partis au galop lorsqu'ils ont été dépassés par un véhicule des pompiers utilisant ses avertisseurs, pour finalement percuter une voiture en blessant mortellement l'un de ses occupants. Solution de l'arrêt : le premier véhicule est bel et bien impliqué dans l'accident mortel survenu en raison du choc avec les chevaux<sup>36</sup>. Il est aisé de gloser sur l'irréalisme de l'implication retenue mais c'est une critique qui n'a pas de sens s'agissant de l'apparence car, précisément, l'apparence ne se soucie pas de la réalité. Aussi, contre toute attente, la solution peut être justifiée : la présence du véhicule, *via* son alarme, a apparemment été à l'origine des événements conduisant au dommage. Le fait *apparaît* comme une cause possible: peu importe alors l'improbabilité pour qu'il soit *réellement* la cause du dommage même de façon indirecte. Il suffit de faire une simple expérience de pensée : que serait-il advenu si le véhicule n'était pas là ? Si l'on a la certitude que les choses se seraient déroulées exactement de la même façon, il n'est alors pas impliqué. Mais si, au contraire, son absence aurait pu rendre le cours des événements différent, c'est bien qu'il a potentiellement été la cause du dommage et cette seule virtualité suffit. Le fait s'insère bien dans la chaîne causale de l'accident source du dommage. D'ailleurs, dans une histoire de sanglier percuté, certes moins rocambolesque mais semblable par son enchaînement de causes et d'effets, la Cour de cassation a écarté l'implication en retenant que le mouvement du véhicule « n'a pu interférer d'une quelconque manière dans le déroulement de l'accident »<sup>37</sup>. La conviction que le mouvement du véhicule n'a pas joué un rôle possible (et non probable) dans l'accident évince l'implication. Inversement, l'alarme du véhicule est apparue comme ayant pu être à l'origine du dommage parce qu'elle a concouru à l'affolement des chevaux qui ont finalement provoqué le dommage. L'alarme n'est sans doute pas la cause déterminante mais elle est une cause potentielle qui suffit en apparence.

Un dernier exemple délicat permet de mesurer que le critère de l'apparence de causalité décide de la qualification d'implication. En l'espèce, un véhicule roulait sur sa propre voie, n'avait fait aucune manœuvre perturbatrice, et n'était pas entré en contact avec le siège du dommage : un autre

---

<sup>35</sup> Cass. civ. 2<sup>e</sup>, 2 avril 1997, *Bull. civ. II*, n° 100: « il ressortait de l'enquête de police et de la déclaration du seul témoin objectif des faits que Mme Y... avait eu, à la vue du véhicule qui tournait sur sa gauche, un mouvement de recul, dû à la surprise, qui avait provoqué sa chute en arrière, ce dont il résultait que l'automobile était impliquée dans l'accident ».

<sup>36</sup> Cass. civ. 2<sup>e</sup>, 13 juillet 2000, *Bull. II*, n°126: « le déclenchement de l'alarme du véhicule a concouru directement à l'affolement des chevaux et participé à provoquer leur fuite initiale qui s'est achevée par le heurt avec la voiture de M. Y... ; qu'en l'état de ces constatations et énonciations c'est à bon droit que la cour d'appel a décidé que le véhicule de Mme X... était impliqué dans l'accident ».

<sup>37</sup> Cass. civ. 2<sup>e</sup>, 17 février 2011, n°10-14658, *RCA* 2011, n°176, obs. Groutel.

véhicule roulait à ce moment sur la mauvaise voie et s'est déporté brusquement pour éviter la collision. A s'en tenir formellement à la motivation d'un arrêt précité<sup>38</sup>, le véhicule n'aurait pas dû être considéré comme impliqué. Or la Cour de cassation a retenu l'implication car « il n'est pas contestable que sans l'intervention du véhicule [la victime] aurait pu redresser sa trajectoire sans dommage »<sup>39</sup>. Autrement dit, ce n'est pas l'appréciation du comportement du véhicule impliqué qui importe (était-il ou non normal ?) mais bien s'il a pu être à l'origine de la manœuvre dangereuse constitutive de l'accident. En l'espèce, le véhicule a contraint l'autre conducteur à se déporter ce qui en fait une cause possible du dommage, sa présence ayant déterminé la manœuvre dangereuse. On notera d'ailleurs l'usage des termes « aurait pu » dans la motivation, termes qui reflètent l'idée de potentialité propre à l'apparence. Le critère de l'apparence causale restitue ainsi la raison pour laquelle l'implication a été retenue confirmant ainsi que les critères tirés de la qualité du comportement du véhicule sont insuffisants pour statuer sur l'implication.

Cette analyse sélective de la jurisprudence permet de souligner, en guise de conclusion, l'apport du concept de causalité apparente en tant que définition de l'implication. Non seulement le concept paraît unifier et justifier une jurisprudence souvent perçue comme chaotique ou laxiste mais surtout il constitue un outil puissamment opératoire pour argumenter la qualification d'implication dans les cas les plus difficiles. On espère que les théoriciens comme les praticiens en seront convaincus, tous deux résolus en leurs cœurs que « rien n'est plus pratique qu'une bonne théorie ».

---

<sup>38</sup> Cass. civ. 2<sup>e</sup>, 25 mai 1994, *Bull.* II, n°133.

<sup>39</sup> Cass. civ. 2<sup>e</sup> 14 juin 2006, *Bull.* II, n°156.