



Master

2010

Public access

This version of the publication is provided by the author(s) and made available in accordance with the copyright holder(s).

La responsabilité civile LCR - la responsabilité du détenteur pour le
conducteur

Cuennet, Vincent

How to cite

CUENNET, Vincent. La responsabilité civile LCR - la responsabilité du détenteur pour le conducteur.
Master, 2010.

This publication URL: <https://archive-ouverte.unige.ch/unige:14369>

© This document is protected by copyright. Please refer to copyright holder(s) for terms of use.

Last deposit update in Archive ouverte UNIGE on 14.03.2023 17:12



**UNIVERSITÉ
DE GENÈVE**

FACULTÉ DE DROIT

SÉMINAIRE DE DROIT DES OBLIGATIONS

LA RESPONSABILITÉ CIVILE LCR

Sous la direction du Prof. MARCHAND Sylvain

La responsabilité du détenteur pour le conducteur

CUENNET Vincent

cuennet6@etu.unige.ch

26 mai 2010

Semestre de printemps 2010

Table des matières

Table des abréviations	4
I. Introduction	6
II. Généralités.....	6
A. Définitions.....	6
1. Véhicule automobile	6
2. Détenteur	7
3. Conducteur	8
B. Système de la responsabilité civile dans la LCR.....	9
1. Dérogation au système ordinaire.....	9
2. But de ce système.....	9
III. Conditions de la responsabilité causale	9
A. Préjudices.....	9
1. Préjudices couverts.....	9
2. Préjudices non couverts.....	10
B. Rapport de causalité.....	10
1. Causalité naturelle.....	10
2. Causalité adéquate.....	10
3. Interruption de la causalité	10
C. Détenteur.....	11
1. Détenteur réel	11
2. Détenteur fictif	11
D. Réalisation du risque.....	11
1. Véhicule à l'emploi	11
2. Véhicule non à l'emploi	11
3. Assistance prêtée lors d'un accident	12
IV. Responsabilité pour le conducteur.....	12
A. Importance de la distinction.....	12
B. Codétention.....	12
1. Entre conjoints	13
2. Entre parents et enfants	15
3. Entre proches.....	15
4. Véhicule à usage professionnel.....	17
C. Problème du transfert de la détention.....	19

1. Location	19
2. Leasing (crédit-bail)	20
V. Droit des assurances	21
A. Assurance obligatoire	21
1. Fonctionnement de l'assurance	21
2. Protection minimale	24
B. Assurances complémentaires	25
1. Assurance accidents d'occupants d'un véhicule automobile	25
2. Assurance de corps automobile	26
VI. Rapports internes	26
A. Solidarité entre le détenteur et le conducteur	26
B. Action en dommages et intérêts du détenteur contre le conducteur	27
1. Responsabilité aquilienne	27
2. Responsabilité contractuelle	28
VII. Conclusion	29
Bibliographie	30

Table des abréviations

ATF	Arrêts du Tribunal fédéral, Lausanne.
AB-BL	Amstbericht des Obergerichtes und der Aufsichtsbehörde über Schuldbetreibung und Konkurs an den Landrat des Kantons Basellandschaft, Liestal.
AR	Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieur.
ASA	Association suisse des assurances.
BE	Canton de Berne.
BL	Canton de Bâle-Campagne.
BS	Canton de Bâle-Ville.
CC	Code civil suisse du 10 décembre 1907.
cf.	confer.
CGA	Conditions générales d'assurance.
CJ	Cour de justice.
CO	Code des obligations du 30 mars 1911.
CS	Cour supérieure.
Cst.	Constitution fédérale de la confédération suisse du 18 avril 1999.
etc.	Et cetera.
FF	Feuille fédérale.
FJS	Fiche juridique suisse, Genève.
GE	Canton de Genève.
I, II, III	Alinéa 1, 2, 3, etc.
JAAC	Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération.
JdT	Journal des Tribunaux, Lausanne.
LA	Loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles du 15 mars 1932.
LCA	Loi fédérale sur le contrat d'assurance du 2 avril 1908.
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière du 19 février 1958.
litt.	littera.
n°	Numéro.
NE	Canton de Neuchatel.
OAC	Ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière du 17 octobre 1976.
OAV	Ordonnance sur l'assurance des véhicules du 20 novembre 1959.
p.	Page.

RBA	Arrêts des tribunaux civils suisses dans les contestations de droit privé en matière d'assurance, publié par l'Office fédéral des assurances privées, Berne.
RC	Responsabilité civile.
Rep.	Repertorio di giurisprudenza patria, Bellinzone.
RJ	Recueil de jurisprudence : droit de la responsabilité civile et des assurances.
RJB	Revue de la société des juristes bernois, Berne.
RJN	Revue de jurisprudence neuchâteloise, Porrentruy.
RVJ	Revue valaisanne de jurisprudence, Sion.
SG	Canton de Saint-Gall.
SJ	La semaine judiciaire, Genève.
SJZ	Schweizerische Juristen-Zeitung.
SO	Canton de Soleure.
SOG	Solothurnische Gerichtspraxis.
ss.	Et suivant(s).
TA	Tribunal administratif.
TC	Tribunal cantonal.
TD	Tribunal de district.
TF	Tribunal fédéral.
TI	Canton du Tessin.
TPI	Tribunal de première instance.
VD	Canton de Vaud.
VS	Canton du Valais.
ZH	Canton de Zurich.
ZR	Blätter für zürcherische Rechtsprechung, Zurich.

I. Introduction

L'objectif de cette recherche est d'offrir un survol de la réglementation suisse concernant la responsabilité civile du détenteur d'un véhicule automobile lorsque ce véhicule est conduit par une autre personne. Pour parvenir à ce résultat, nous allons analyser la jurisprudence ainsi que la doctrine existantes à ce propos.

L'assise fondamentale de ces dispositions est le mandat donné à la Confédération de légiférer dans le domaine de la circulation routière (Cst. 82 I). La Loi sur la circulation routière (LCR ci-après) élabore un système de responsabilité civile causale du détenteur afin d'offrir une protection adéquate aux tiers et garantir la réparation des dommages que pourrait leur causer l'utilisation d'un véhicule¹. En effet, le détenteur répond des dommages causés par son véhicule (LCR 58 I), même lorsque ce n'est pas lui qui les provoque (LCR 58 IV). Dès lors, nous pouvons nous demander quelle est la position du conducteur dans ce système.

Afin de répondre à cette question, nous commencerons par clarifier quelques notions qu'il est important de maîtriser avant de nous lancer dans le système créé par la LCR. Nous pourrions alors regarder en quoi consiste la responsabilité du détenteur et nous concentrer sur cette responsabilité vis-à-vis du conducteur. Nous examinerons, notamment, la vaste casuistique des tribunaux suisses concernant la distinction de ces deux personnes. Nous approfondirons, ensuite la manière par laquelle les assurances règlent cette situation avant de finir par l'analyse des recours internes possibles entre ces deux acteurs.

II. Généralités

A. Définitions

1. Véhicule automobile

Selon LCR 7, « est réputé véhicule automobile [...] tout véhicule pourvu d'un propre dispositif de propulsion lui permettant de circuler sur terre sans devoir suivre une voie ferrée », la définition se base donc sur le fait que l'engin puisse se déplacer « par ses propres moyens »², même si le déplacement n'est pas l'affectation principale de l'engin³.

Les cycles, patins à roulette et autres véhicules ne possédant pas de moyens de propulsion ne sont, par conséquent, pas des véhicules automobiles au sens de la présente loi. Cette notion est élargie par l'OAV 37 et 38 assimilant certains véhicules autopropulsés à des cycles. Les dispositions du titre 4 de la LCR ne s'appliquent donc pas à ces engins autopropulsés (LCR 89 I) et nous devons appliquer les dispositions du Code des obligations concernant la responsabilité civile ordinaire (LCR 70 I).

¹ FF 1955 II 1.

² Véhicules automobiles au sens propre du terme, propre dispositif de propulsion d'après LCR 7, engin propulsé par des organes mécaniques : ATF 114 II 376 = JdT 1988 I 686.

³ BREHM Roland, *La responsabilité civile automobile*, p. 45.

2. Détenteur

a. Critères de détermination

La notion de détenteur est d'une grande importance puisque celui-ci est le sujet de la responsabilité civile (LCR 58 I *in fine*). Cependant ce terme n'est pas défini par la loi, il faut donc se référer à la jurisprudence pour comprendre cette notion. La jurisprudence constante du Tribunal fédéral fait ressortir trois critères matériels qui permettent de définir qui est le détenteur d'un véhicule⁴ et la doctrine dominante approuve cette définition⁵. Ces conditions ne doivent pas forcément être toutes réunies dans les cas concrets. Elles peuvent varier en nombres et en intensités selon les situations⁶, il faudra considérer les circonstances de fait dans leur ensemble pour chaque cas.

(1) Maîtrise du véhicule

La personne qui exerce la maîtrise effective sur le véhicule est considérée comme le détenteur par de nombreux arrêts du Tribunal fédéral⁷. Ce concept est à distinguer de celui de la possession des droits réels (CC 919ss.). En effet, dans ce contexte, la possession est transmise par le simple transfert de la maîtrise de fait sur la chose⁸. Dans le cas d'un véhicule, il suffirait de la remise des clés du véhicule⁹. Dans notre cas, il ne s'agit pas du « pouvoir momentané de s'en servir, tel qu'il appartient au conducteur [(possesseur)], mais le pouvoir de décider si, dans quelles conditions et notamment sous la conduite de quelle personne la voiture pourra circuler »¹⁰.

(2) Intérêt au véhicule

En principe, le détenteur est celui qui a un intérêt prépondérant et permanent à l'emploi du véhicule, celui qui tire profit ou agrément du véhicule¹¹. C'est-à-dire, celui qui bénéficiera au final de la course et non pas celui qui se déplace. Il faut donc regarder l'usage général du véhicule¹². Il s'agira par exemple de l'entreprise lorsqu'elle met une voiture à disposition de son voyageur de commerce.

(3) Frais du véhicule

Le détenteur assumera généralement les frais provenant de la maîtrise décrite auparavant sur le véhicule, c'est à dire les frais d'entretien et d'utilisation du véhicule¹³.

⁴ ATF 129 III 102 = JdT 2003 I 500 ; ATF 117 II 609 = JdT 1992 II 727 ; ATF 101 II 133 = JdT 1975 I 445 ; ATF 92 II 39 = JdT 1966 I 434 ; ATF 70 II 170 = JdT 1944 I 459 ; ATF 64 II 312 ; ATF 63 II 209 ; ATF 62 II 138 = JdT 1936 I 547 ; TC/VS, RVJ 2005 p.290 = JdT 2005 I 472.

⁵ BREHM Roland, *La responsabilité civile automobile*, p.23 ; Bussy André, Rusconi Baptiste, p.533 ; SCHAFFHAUSER René, ZELLWEGER Jakob, p.34.

⁶ ATF 117 II 609 = JdT 1992 II 727 ; ATF 70 II 170 = JdT 1944 I 459 ; TD/SG, EV.2003.2 non publié du 25 mars 2003 = RJ n°1565.

⁷ ATF 129 III 102 = JdT 2003 I 500 ; TF, 4C.205/1998 non publié du 3 février 1999 = RJ n°1397 ; ATF 117 II 609 = JdT 1992 II 727 ; ATF 63 II 209 ; ATF 62 II 138 = JdT 1936 I 547.

⁸ STEINAUER Paul-Henri, p.103.

⁹ CS/ZH, ZR 1960 297 n°123.

¹⁰ ATF 70 II 170 = JdT 1944 I 459.

¹¹ WERRO Franz, *La responsabilité civile et la circulation routière*, p.13.

¹² ATF 92 II 39 = JdT 1966 II 434 ; ATF 70 II 170 = JdT 1944 I 459.

¹³ ATF 117 II 609 = JdT 1992 II 727 ; ATF 63 II 209.

b. Présomptions

(1) *Permis de circulation*

En vertu de la LCR, le permis de circulation doit être émis au nom du détenteur du véhicule. L'OAC¹⁴ 78 définit le détenteur suivant les trois critères vus précédemment. Cependant, il ne s'agit que d'une règle de droit administratif et non d'une norme concernant la responsabilité civile¹⁵. Il ne peut donc pas s'agir d'une fiction créée par le législateur mais simplement d'une présomption en matière de responsabilité civile. D'autant plus que le service cantonal des automobiles n'est pas tenu à un contrôle systématique des données (OAC 78 II), le juge civil ne doit pas s'y fier aveuglément¹⁶. Cependant, dans la pratique, la personne inscrite ne pourra se libérer que très exceptionnellement de la responsabilité de LCR 58¹⁷.

(2) *Propriétaire*

Le propriétaire (CC 641ss.) n'est pas, non plus, forcément le détenteur. En effet, dans le cas de la responsabilité civile automobile, la doctrine considère que « s'agissant d'un risque accru de causer un dommage, il faut faire supporter économiquement ce risque à celui qui le fait courir aux autres et qui en tire avantage ; ce ne sera donc pas celui qui dispose du véhicule *en droit* [(propriétaire)] mais celui qui exerce la maîtrise *de fait* [(détenteur)] sur l'objet »¹⁸. Il en découle, si ce n'est une présomption, tout du moins un indice fort que le propriétaire est le détenteur. Cet indice peut, néanmoins, être contredit par l'état de fait¹⁹.

Si l'on considère l'exemple du leasing qui occupe une place importante dans le domaine automobile²⁰, « le tribunal relève que le preneur occupe sur le plan économique la position de propriétaire, alors que la société de leasing entend conserver la « propriété juridique » du bien donné en leasing »²¹. Il s'ensuit donc une dissociation très nette entre le propriétaire juridique de la chose et la personne qui en a la maîtrise²².

3. Conducteur

Ce terme n'est pas défini par la loi mais il s'agit d'une notion plus simple qui peut s'apparenter à la définition non juridique de ce mot. Il s'agit de l'usager de la route qui est chargé de la conduite du véhicule. C'est-à-dire celui qui utilise le véhicule pour le mener d'un endroit à un autre²³, soit le possesseur du véhicule lors d'un déplacement. La Cour de justice de Genève le définit comme étant la personne se trouvant au volant d'un véhicule automobile dès que le moteur fonctionne et propulse le véhicule²⁴.

¹⁴ Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière du 27 octobre 1976 (OAC).

¹⁵ ATF 92 II 39 = JdT 1966 I 434.

¹⁶ ATF 99 II 315 = JdT 1974 I 458 ; ATF 77 II 60.

¹⁷ BUSSY André, RUSCONI Baptiste, p.536.

¹⁸ BREHM Roland, *La responsabilité civile automobile*, p.21.

¹⁹ ATF 63 II 209.

²⁰ BISCHOF Diego, p.70.

²¹ GIOVANOLI Mario, *Leasing (crédit-bail)*, p.12.

²² TC/TI, Rep. 1997 214 = JdT 1998 I 758.

²³ CJ/GE, Arrêt de la Cour de justice de Genève du 3 février 1956 = RBA XI n°26.

²⁴ CJ/GE, Arrêt de la Cour de justice de Genève du 22 septembre 1961 = SJ 1962 524 = RBA XII n°76.

B. Système de la responsabilité civile dans la LCR

1. Dérogation au système ordinaire

Il est aussi important de rappeler que la LCR conçoit un système de responsabilité civile dérogeant au système ordinaire afin de parer au danger inhérent entraîné par l'utilisation d'un véhicule²⁵. En effet, là où le droit ordinaire prévoit une responsabilité personnelle découlant de la faute, que l'on peut définir comme « le manquement à la diligence que l'on pouvait raisonnablement attendre de l'auteur »²⁶, la LCR prévoit une responsabilité causale aggravée. En d'autres termes, le lésé n'aura plus à établir la faute, il lui suffira « de justifier l'existence d'un lien de causalité entre son dommage et un fait déterminé – l'emploi du véhicule – considéré par la loi comme un générateur de responsabilité »²⁷ à moins que le détenteur n'arrive à se libérer selon les conditions de LCR 59 I. Le critère de la faute n'entrera en compte que dans de rares cas, telle que la rencontre de responsabilité (LCR 61).

2. But de ce système

Ce système « exprime de la manière la plus classique le principe de la responsabilité pour risque : puisque le détenteur est autorisé à exercer une activité en soi dangereuse envers les tiers, il doit aussi prendre en charge la réparation du préjudice qui est causé par la réalisation de ce risque »²⁸. Pour s'assurer que le détenteur puisse réparer le tort créé lors d'un accident²⁹ de la circulation, la LCR combine cette responsabilité causale avec « l'assurance obligatoire de cette responsabilité et l'action directe contre l'assureur, sans possibilité d'opposer au lésé les exceptions au profit de l'assureur »³⁰ de telle sorte que les dommages corporels et matériels subis par le lésé soient dans tout les cas réparés.

III. Conditions de la responsabilité causale

A. Préjudices

1. Préjudices couverts

Pour que la responsabilité civile du détenteur puisse être actionnée, il faut que la situation corresponde à quatre conditions cumulatives. La première de ces conditions étant l'existence d'un préjudice. En vertu de LCR 58, la responsabilité civile du détenteur ne s'applique que pour les dommages corporels et les dommages matériels du lésé. Dans certaines situations, ces dommages peuvent être accompagnés de tort moral dont le détenteur répondra aussi. Le tort moral est dû dans des cas de lésions corporelles relativement importantes et même dans des cas de dommages matériels, mais il faut que ce dernier soit d'une grande importance³¹.

²⁵ ATF 82 II 43 = JdT 1956 I 442 ; ATF 81 II 554 = JdT 1956 I 434.

²⁶ WERRO Franz, *La responsabilité civile*, p.61.

²⁷ BUSSY André, FJS 906, p.4.

²⁸ TERCIER Pierre, *La responsabilité civile du détenteur*, p.3.

²⁹ Plus d'information sur la notion d'accident : TF, 8C.726/2009 non publié du 30 avril 2010; ATF 129 V 402.

³⁰ BUSSY André, RUSCONI Baptiste, p. 533.

³¹ TF, 4A.489/2007 non publié du 22 février 2008 ; BREHM Roland, *La responsabilité civile automobile*, p.15.

Pour ce qui est du mode et de l'étendue des réparations, LCR 62 I renvoie au droit ordinaire (CO 41ss.) qui s'appliquera donc à ces questions³².

2. Préjudices non couverts

Le détenteur ne répond, en revanche, pas des dommages purement économiques causés³³, c'est à dire des diminutions du patrimoine ayant lieu sans qu'il n'y ait d'atteinte à un droit protégé, seul le patrimoine étant touché.

B. Rapport de causalité

1. Causalité naturelle

La deuxième des conditions requises concerne le lien de causalité. En effet, il doit y avoir un lien entre l'obligation de réparer et le préjudice. Pour que la causalité naturelle soit donnée, il faut que le premier événement entraîne le second de telle sorte que « sans le premier événement, le second ne se serait pas produit »³⁴. Il faut que le préjudice se produise « par suite de l'emploi du véhicule »³⁵, il s'agit donc d'une question de fait³⁶.

2. Causalité adéquate

Un « fait ne peut être considéré comme la cause d'un certain résultat que si, d'après le cours ordinaire des choses et l'expérience de la vie, il est de nature à produire un résultat du genre de celui qui s'est produit [...] et si par conséquent l'arrivée de ce résultat paraît avoir été favorisée, d'une façon générale par le fait concret »³⁷. Il faut préciser que le simple fait que l'engin soit en emploi, et réalise donc les risques inhérents à la conduite, ne remplit pas forcément cette condition. On pensera, notamment, aux cas où l'accident se serait produit même si le véhicule est arrêté³⁸ ou lorsque la cause de l'accident est due à l'emploi mais que ce dernier n'est pas dû à un risque inhérent à l'emploi du véhicule³⁹.

3. Interruption de la causalité

LCR 59 I prévoit trois facteurs qui peuvent interrompre le lien de causalité. Il y a tout d'abord la force majeure, qui n'est admise qu'avec retenue par les tribunaux, que dans des situations extraordinaires, imprévisibles et insurmontables dues à des forces naturelles telle qu'une avalanche⁴⁰. Il y a aussi la faute grave et exclusive du lésé sans qu'il y ait de défaut dans l'entretien du véhicule⁴¹. Et finalement, la faute grave d'un tiers peut interrompre le lien de

³² TF, 4A.98/2008 non publié du 8 mai 2008 ; TF, 4A.19/2008 non publié du 1^{er} avril 2008 ; pour plus de détail sur les modalités du calcul : TF, 4A.481/2009 non publié du 26 janvier 2010.

³³ ATF 106 II 75 = JdT 1980 I 435 ; ATF 102 II 85.

³⁴ TERCIER Pierre, *Le droit des obligations*, p.378 ; ainsi que : TF, 8C.406/2009 non publié du 9 avril 2010 ; TF, 4A.65/2009 non publié du 17 février 2010.

³⁵ LCR 58 I *ab initio*.

³⁶ TF, 4A.598/2009 non publié du 29 mars 2010 ; ATF 132 III 715 ; ATF 130 III 699 ; ATF 130 III 591.

³⁷ BUSSY André, RUSCONI Baptiste, p.541 ; ainsi que : TF, 8C.406/2009 non publié du 9 avril 2010 ; TF, 4A.45/2009 non publié du 25 mars 2009 = SJ 2010 I 43 ; ATF 134 V 109 ; ATF 129 II 312 = SJ 2003 I 437.

³⁸ ATF 97 II 161 = JdT 1972 I 446 ; BUSSY André, FJS 910, p.7.

³⁹ ATF 82 II 43 = JdT 1956 I 443.

⁴⁰ ATF 80 II 216.

⁴¹ TF, 4A.227/2007 non publié du 26 septembre 2007 = SJ 2008 I 177 ; TF, 6S.411/2006 non publié du 8 février 2007 ; ATF 63 II 209.

causalité pour autant qu'il n'y ait ni de faute concomitante du détenteur ni de défaut dans le véhicule⁴².

C. Détenteur

1. Détenteur réel

La troisième condition requise est la qualité de détenteur⁴³ telle qu'elle a été définie aux pages précédentes. En effet, le détenteur répond du dommage causé, y compris du fait du conducteur et de ses auxiliaires (LCR 58 I et IV).

2. Détenteur fictif

Au côté de ce détenteur que nous avons appelé « réel », la LCR prévoit aussi un chef de responsabilité spécial pour ceux qui ont été nommés des « détenteurs fictifs ». La législation leur attribue « une responsabilité identique à celle d'un détenteur »⁴⁴. Il s'agit du détenteur d'un véhicule en remorquant un autre (LCR 69 I), de l'exploitant d'une entreprise de la branche automobile (LCR 71 I), de l'organisateur de course de vitesse (LCR 72 II), du voleur lorsque le détenteur réel « prouve l'absence à sa charge de toute faute causale avec l'usage illicite du véhicule »⁴⁵ (LCR 75 I), du Fond national de garantie pour les véhicules non assurés ou non identifiés (LCR 76 II a) et des cantons lorsqu'ils délivrent des plaques sans que l'assurance prescrite ait été conclue (LCR 77 I). Nous n'analyserons pas plus en avant ces chefs de responsabilité au cours de cette étude.

D. Réalisation du risque

1. Véhicule à l'emploi

LCR 58 I prévoit la responsabilité du détenteur dès que le véhicule est à l'emploi, dès qu'il réalise un risque résultant des organes mécaniques du véhicule⁴⁶, c'est-à-dire dès qu'il est conduit. Un véhicule qui ne roule pas n'est généralement pas à l'emploi⁴⁷ sauf s'il s'arrête au milieu de la circulation⁴⁸. Il faut donc que le risque se réalise lorsque le véhicule est en train de circuler pour entraîner ce chef de responsabilité.

2. Véhicule non à l'emploi

LCR 58 II prévoit la responsabilité du détenteur lorsque le véhicule n'est pas à l'emploi mais il faut que le dommage soit créé par une faute commise par le détenteur ou par une personne dont il répond (LCR 58 IV)⁴⁹ ou qu'il y ait un défaut du véhicule. Cette situation ne sera pas étudiée plus en profondeur dans cette recherche.

⁴² TF, 4A.499/2009 non publié du 11 janvier 2010 ; ATF 95 II 344.

⁴³ Cf. supra II.A.2.

⁴⁴ WERRO Franz, *La responsabilité civile*, p. 224.

⁴⁵ BUSSY André, FJS 917, p.2.

⁴⁶ TF, 4A.44/2008 non publié du 13 mai 2008 = JdT 2008 I 490 ; ATF 114 II 376 = JdT 1988 I 686.

⁴⁷ TF, 4A.44/2008 non publié du 13 mai 2008 = JdT 2008 I 490 ; ATF 100 II 49 = JdT 1974 I 451.

⁴⁸ ATF 110 II 423 = JdT 1985 I 408 ; ATF 107 II 269 = JdT 1981 I 446.

⁴⁹ TF, 4A.44/2008 non publié du 12 mai 2008 = JdT 2008 I 490.

3. Assistance prêtée lors d'un accident

Le détenteur est, finalement, responsable des dommages causés par une assistance prêtée dans un accident où son véhicule est impliqué (LCR 58 III). Cette disposition ne sera pas, non plus, approfondie dans cette étude.

IV. Responsabilité pour le conducteur

Un des principaux problèmes concernant ce sujet est la délimitation entre le détenteur et le conducteur. En effet, la notion de détenteur n'étant pas définie par la loi, il a fallu la délimiter dans la jurisprudence. Dans de nombreux cas, la distinction est difficilement réalisable et la question d'une possible codétention de plusieurs personnes sur un véhicule se pose.

A. Importance de la distinction

La question de savoir si une personne est codétentrice du véhicule ou simple conductrice du véhicule peut sembler frivole *a priori* puisque de toute manière le véhicule sera couvert par une assurance RC. En effet, un véhicule a besoin de plaques pour circuler, qui ne sont émises que lorsqu'une assurance RC a été conclue (LCR 63 I et OAC 71 I a, sinon LCR 76 II a). Le tiers pourra de surcroît agir en réparation de son dommage directement auprès de cette assurance (LCR 65). Cependant cette question peut revêtir une grande importance dans certaines situations telles que :

1. Le cas où le conducteur est blessé lors de l'accident puisque les dommages du détenteur ne sont pas couverts par sa propre assurance⁵⁰. La jurisprudence et la doctrine estiment qu'un cas de confusion s'opère entre le lésé et l'assuré (CO 118 I). Si le conducteur n'est pas le détenteur, il pourra dès lors être couvert par une assurance et son dommage sera ainsi réparé par une assurance du détenteur⁵¹. Nous approfondirons ce point dans la partie consacrée aux assurances.
2. Le cas où le préjudice dépasse la somme couverte par l'assurance RC⁵². En effet le lésé aura intérêt à agir contre le détenteur afin de pouvoir profiter de la responsabilité causale du détenteur créée par la LCR et non du régime ordinaire découlant de l'acte illicite (CO 41ss.) en poursuivant un conducteur non détenteur.

B. Codétention

La norme de LCR 58 IV est *a priori* simple, « le détenteur répond de la faute du conducteur [...] comme de sa propre faute »⁵³. Et pourtant les juges de Mon-Repos ont vite eu besoin d'approfondir cette disposition et de préciser la distinction entre la notion de conducteur et celle de détenteur, notamment par rapport à une possible codétention⁵⁴. Il se peut en effet que les critères jurisprudentiels définissant le détenteur apparaissent en même temps chez plusieurs personnes pour un véhicule donné. Cette situation peut se produire lorsqu'il y a une

⁵⁰ ATF 88 II 299.

⁵¹ ATF 88 II 362 ; BREHM Roland, FJS 568a, p.2.

⁵² ATF 115 II 24 = JdT 1989 I 718.

⁵³ Il faut préciser que le terme faute n'est pas jugé comme étant le plus adéquate s'agissant de cette responsabilité causale. Le terme « fait » aurait été, à notre sens, mieux adapté à la situation étant donné que le détenteur répond du fait du conducteur, qu'il soit fautif ou non.

⁵⁴ ATF 99 II 315 = JdT 1974 I 458.

propriété commune (CC 652ss.), notamment au sein d'une communauté familiale⁵⁵, entre proche⁵⁶ ou dans une société⁵⁷. Précisons que rien « n'interdit que plusieurs personnes soient mentionnées sur le permis de circulation »⁵⁸. Le problème résidera donc dans le fait de savoir si un utilisateur peut être considéré comme détenteur unique ou s'il faut considérer une possible codétention sur le véhicule.

Pour être en situation de codétention, il faut que les critères de la détention soient présents de la même intensité chez chacune des personnes⁵⁹. En d'autres termes, il faut se baser sur les critères définissant la détention et ne pas réussir à déterminer qui des deux est le détenteur unique⁶⁰. Le Tribunal fédéral et la doctrine estiment que la codétention ne doit être admise que restrictivement⁶¹ et que, en cas de doute, il ne faudra admettre qu'un seul détenteur unique⁶².

Pour déterminer les rapports qui lient les codétenteurs, il faudra se baser sur le droit ordinaire⁶³ étant donné que la LCR ne prévoit rien à ce propos. Il faudra donc se référer au code civil et au Code des obligations.

1. Entre conjoints

Il n'est pas rare, dans un couple, d'utiliser un véhicule tour à tour au gré des besoins des conjoints, ou du couple. Les juges de Mon-Repos ont, donc, eu plusieurs fois à approfondir la question de la codétention afin de savoir si deux conjoints devaient être considérés comme codétenteurs ou si seulement un des deux était détenteur unique du véhicule. Pour que la codétention soit admise, il ne faut pas qu'un des époux utilise prioritairement la voiture.

La question est plus simple lorsque chaque conjoint possède sa propre voiture étant donné que la maîtrise sur le véhicule et l'intérêt à l'emploi seront distincts. Chaque époux sera donc détenteur de la voiture qui leur sera principalement attribuée⁶⁴ même si le véhicule appartient à l'autre époux ou que ce dernier l'utilise occasionnellement.

Il faut préciser que dans la situation d'un couple marié, le critère de détention « du financement des frais n'a un intérêt que si les deux époux gagnent l'un et l'autre leur vie »⁶⁵ étant donné le devoir d'entretien au sein de l'union conjuguale (CC 163ss.).

a. ATF 117 II 609⁶⁶

F. conduit la voiture de son mari, elle sort de la route et entre en collision avec deux arbres, elle est gravement blessée.

⁵⁵ ATF 117 II 609 = JdT 1992 I 727 ; ATF 92 II 39 = JdT 1966 I 434.

⁵⁶ ATF 101 II 133 = JdT 1975 I 445 ; ATF 63 II 209.

⁵⁷ ATF 99 II 315 = JdT 1974 I 458.

⁵⁸ BUSSY André, RUSCONI Baptiste, p.536.

⁵⁹ ATF non publié du 12 novembre 1991 = RBA XVIII n°39.

⁶⁰ ATF 101 II 133 = JdT 1975 I 445 ; CS/BL, AB-BL 2002 89 = JdT 2003 I 504.

⁶¹ ATF 117 II 609 = JdT 1992 I 727.

⁶² ATF 117 II 609 = JdT 1992 I 727 ; ATF 101 II 133 = JdT 1975 I 445 ; ATF 70 II 170 = JdT 1944 I 459 ; BREHM Roland, *La responsabilité civile automobile*, p. 28 ; SCHAFFENHAUSER René, ZELLWEGER Jakob, p. 36 ; WERRO Franz, *La responsabilité civile*, p. 222 ; WERRO Franz, *La responsabilité civile et la circulation routière*, p. 14.

⁶³ ATF 99 II 315 = JdT 1974 I 458 ; ATF 90 I 137 = JdT 1965 I 62 ; ATF 88 II 477 = JdT 1963 I 266.

⁶⁴ SCHAFFENHAUSER René, ZELLWEGER Jakob, p.37.

⁶⁵ BREHM Roland, *La responsabilité civile automobile*, p.29.

⁶⁶ ATF 117 II 609 = JdT 1992 I 727.

Selon l'assurance ALPINA, le mari n'est pas l'unique détenteur du véhicule mais codétenteur puisque, dans « un mariage normal, la voiture est engagée comme véhicule de la famille, et financée par la fortune de la famille et elle est utilisée par toute la famille ». Il en découlerait une codétention des époux sur la voiture du ménage.

Le Tribunal fédéral contredit cette interprétation. En effet, selon lui, « doit être considérée comme détenteur, toute personne pour le compte et aux risques duquel l'emploi du véhicule a lieu, qui en même temps en dispose réellement et directement ; [...] S'il y a plusieurs personnes, la codétention sur un même véhicule n'est donnée que si la qualification du détenteur s'applique à toutes ces personnes [...]. La notion de la codétention doit en outre être interprétée de manière restrictive ». Il faut donc se fonder sur les circonstances concrètes du cas pour savoir qui est le détenteur. « Des conjoints ne sauraient dès lors être considérés d'emblée comme des codétenteurs. » Or, dans le cas présent, l'époux de F. utilise prioritairement la voiture et ne la laisse à sa femme que quand lui n'en a pas besoin, il est responsable pour l'emploi du véhicule. De plus, il assume les frais d'entretien et d'utilisation de la voiture, il doit donc être reconnu comme le détenteur unique du véhicule puisque lui seul correspond aux critères de détention.

b. ATF 92 II 39⁶⁷

Mme Krapf conduit son mari paralysé suite à une attaque s'étant produit quelques mois plus tôt. Elle entre en collision avec Mme Grädel et meurt des suites de l'accident.

Le Tribunal fédéral estime qu'il « faut considérer comme détenteur celui pour le compte et aux risques duquel l'emploi du véhicule a lieu, qui en même temps dispose réellement et directement ». En l'occurrence, la voiture est utile à la mobilité du mari ainsi qu'à l'exploitation de son entreprise. Les conditions de la détention « sont [donc] réalisées à l'égard du mari, qui est propriétaire de l'exploitation agricole, dont les revenus ont servi à payer les frais d'entretien et d'emploi du véhicule. Il est donc intéressé à sa détention et il a le droit d'en disposer » bien qu'il ne puisse plus physiquement conduire la voiture, il en reste le détenteur unique. L'intérêt du mari a donc été considéré comme plus élevé que celui de sa femme bien qu'elle seule conduise le véhicule et pourvoie à l'entretien de celui-ci depuis que son mari est invalide.

De plus, il est précisé que le permis de circulation n'est pas déterminant en soi. Le détenteur se détermine d'après les circonstances matérielles du cas et non formellement comme pour le permis de circulation.

c. TC/VS, RVJ 2005 290⁶⁸

La femme d'un paysan travaillant dans l'exploitation familiale se tue au volant d'un véhicule appartenant à son mari.

Dans ce cas, les juges cantonaux ont observé qu'il « y a codétention lorsque l'épouse contribue au revenu familial par sa collaboration dans l'entreprise conjugale et, de la sorte, à la couverture des frais d'automobile et qu'elle peut toujours disposer de l'un ou l'autre des véhicules. » Il a été jugé que les deux époux sont codétenteurs des deux véhicules puisqu'ils correspondent, tous deux, à la définition de détenteur sur chacun des véhicules.

⁶⁷ ATF 92 II 39 = JdT 1966 I 434.

⁶⁸ TC/VS, RVJ 2005 290 = JdT 2005 I 472.

2. Entre parents et enfants

Il est possible que des parents offrent à leur enfant un véhicule automobile tout en assumant les frais de ce dernier. Dans ce cas, l'intérêt à l'emploi et la maîtrise effective sur le véhicule sont à l'enfant même si les parents sont propriétaires et figurent comme détenteurs dans le permis de circulation. L'enfant est donc matériellement l'unique détenteur bien que formellement, ce soit les parents. Il n'y a pas codétention dans cette situation. Cette situation peut aussi se produire dans des cas où l'enfant ne vit plus avec ses parents. Par exemple lorsqu'il suit des études dans un autre endroit.

Un autre cas de figure possible est celui où l'enfant vit en ménage avec sa famille. Il arrive fréquemment dans cette situation que l'enfant emprunte la voiture de ses parents pour l'utiliser à ses propres fins. La maîtrise effective générale et l'intérêt à l'emploi du véhicule restent donc aux parents puisque l'enfant disposera du véhicule que quand ses derniers lui permettront de le conduire (autorisation expresse ou implicite⁶⁹). Ils resteront donc détenteurs du véhicule même si l'enfant utilise ponctuellement le véhicule.

a. ATF 99 II 315⁷⁰

Werner Müller conduit, pour partir en vacances en compagnie de son frère et de Vögtli, une voiture qu'ils ont achetée. Le permis de circulation et l'assurance RC sont établis au nom de son père, Max. Il perd la maîtrise du véhicule et provoque un accident, blessant ainsi les trois occupants de la voiture.

Le Tribunal fédéral estime que Werner Müller ainsi que Vögtli sont tous deux codétenteur du véhicule puisque « les parties ont supporté ensemble les frais d'achat et d'entretien du véhicule. Elles exerçaient également en commun leur droit de disposition sur le véhicule et en étaient codétentrices. L'établissement du permis de circulation au nom du père de l'intimé n'y change rien ». Dans le cas présent, les juges fédéraux ont donc nié la qualité de détenteur du père bien qu'il soit le détenteur inscrit sur le permis de circulation, le détenteur matériel étant son fils.

3. Entre proches

Le cas d'un prêt occasionnel à une tierce personne n'est pas pertinent en soit puisque le détenteur garde la maîtrise générale sur le véhicule tout au long du prêt⁷¹. En effet « un prêt limité dans le temps ne transfère pas la qualité de détenteur à l'utilisateur du moment »⁷² puisque le détenteur conserve la maîtrise et l'intérêt sur le véhicule, une autorisation étant nécessaire pour l'emploi du l'engin.

Le cas du prêt à long terme est différent dans la mesure où le détenteur confie sa voiture à un tiers sans en garder ni la maîtrise effective ni l'intérêt à l'emploi pendant la durée de ce prêt. La question du transfert de la détention peut donc se poser. Cette question sera plus approfondie dans la partie consacrée à la location où le même problème se pose. Nous nous concentrerons ici sur une possible codétention.

Il peut aussi se produire la situation où le véhicule est laissé à la disposition d'un proche avec ou sans conditions. La situation devra donc être analysée au cas par cas afin de voir si il y a

⁶⁹ BREHM Roland, *La responsabilité civile automobile*, p.31.

⁷⁰ ATF 99 II 315 = JdT 1974 I 458.

⁷¹ TF, 4C.205/1998 non publié du 3 février 1999 = RJ n°1397.

⁷² BREHM Roland, *La responsabilité civile automobile*, p.31.

un transfert de la détention, une codétention ou si la détention reste entre les mains du détenteur originaire.

a. ATF 101 II 133⁷³

Un automobiliste devant s'absenter à l'étranger pendant dix à quinze jours par mois laisse habituellement sa voiture à disposition de sa maîtresse qui possède une clé du véhicule afin qu'elle puisse en jouir. La maîtresse conduit cette voiture et périt suite à une sortie de route. L'assureur prétend que la victime était détentrice du véhicule ou en tout cas, codétentrice.

Pour le Tribunal fédéral, le « véhicule était employé en règle générale par son propriétaire, qui en assumait seul les frais d'entretien, le prêtait à son amie s'il n'en avait pas l'emploi pendant ses déplacements à l'étranger, restant entièrement libre d'utiliser sa voiture dont il avait seul la maîtrise ». La maîtresse ne peut donc pas être considérée comme codétentrice puisqu'elle ne peut ni en user librement ni « disposer de la voiture quand bon lui semblait » même si elle possède les clés de l'engin.

b. ATF 63 II 209⁷⁴

Mme Schaefer conduit une voiture qui appartient à sa tante en compagnie de sa mère et de deux de ses amies. Elle entre en collision avec M. Loeffel qui succombe.

Il a été jugé que bien que la voiture appartienne à la tante, « la qualité de détenteur découle, en principe, des circonstances de fait », cela implique la maîtrise effective sur le véhicule, que le véhicule soit utilisé dans son propre intérêt et à ses frais. En l'occurrence, Mme Schaefer dispose effectivement et dans une large mesure de l'automobile qu'elle utilise dans son propre intérêt. Qualifiant même la voiture comme étant la sienne, elle doit donc être considérée comme détentrice de l'automobile. Dans ce cas, les juges fédéraux ont donc tranché pour la détention de la nièce estimant qu'elle est au bénéfice d'une autorisation générale sur le véhicule à cause des relations de parenté existante entre Mme Schaefer et sa tante.

c. ATF 99 II 315⁷⁵

Deux amis, mécaniciens de profession, ont acheté une voiture dans le but de l'utiliser en commun, puis de la revendre en se partageant par moitié les frais et les gains. L'assurance RC et le permis de circulation sont établis au nom du père de l'un d'eux⁷⁶. Ils partent en voyage en France et ont un accident.

Le Tribunal fédéral estime que ces deux personnes ont conclu un contrat de société simple (CO 530ss.) visant à la gestion du véhicule. Les « deux sociétaires géraient à parts égales les affaires de la société, entretenaient et utilisaient le véhicule et pouvaient accomplir les actes juridiques s'y rapportant avec des tiers ». « Il est constant que les parties ont supporté ensemble les frais d'achat et d'entretien du véhicule. Elles exerçaient également en commun leur droit de disposition sur le véhicule et en étaient donc codétentrices. »

⁷³ ATF 101 II 133 = JdT 1975 I 445.

⁷⁴ Cet arrêt a été rendu sous l'emprise de la loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles du 15 mars 1932 (LA) qui a précédé l'actuelle LCR. Elle n'est actuellement plus en vigueur mais la notion de détenteur n'a pas changé lors de l'adoption de la LCR, on peut donc s'y référer encore de nos jours.

⁷⁵ ATF 99 II 315 = JdT 1974 I 458.

⁷⁶ Cf. supra IV.B.2.a.

Les juges fédéraux ont, en outre, précisé que le rapport qui lie deux codétenteurs impliqués dans un accident n'est pas résolu par la LCR. « En effet, les détenteurs de véhicule automobile sont tous codétenteurs au même titre et le demeurent en ce qui concerne leur véhicule commun, qu'ils soient conducteur ou passager. Tout ce qu'ils pourraient déduire l'un contre l'autre des dispositions de la LCR se retournerait inmanquablement contre eux-mêmes et ne saurait servir à départager leur responsabilité. Les codétenteurs se trouvent dans la même situation qu'un détenteur unique en présence d'un dommage causé exclusivement par lui-même à sa propre personne et à sa propre chose. » Il faudra donc analyser cette responsabilité sous l'angle du droit ordinaire, en l'occurrence la responsabilité fondée sur la faute⁷⁷.

4. Véhicule à usage professionnel

Nous n'aborderons pas le sujet du chauffeur qui conduit professionnellement son véhicule, le sujet sortant du cadre de cette étude. Nous nous concentrerons sur les véhicules mis à la disposition de l'employé par l'employeur.

Nous pensons, notamment, aux situations où l'employeur met un véhicule à disposition d'un de ses collaborateurs. Dans ce cas, l'employé dispose de la voiture pour ses déplacements professionnels et, souvent, peut l'utiliser pour des courses privées. Il nous semble que, dans cette situation, l'entreprise reste détentrice du véhicule. Etant donné le fait que l'employeur garde la maîtrise générale sur le véhicule, qui sera principalement utilisé dans le cadre du travail. De plus, l'intérêt général sur le véhicule reste pour l'entreprise, autrement elle ne mettrait logiquement pas de véhicule à la disposition de ses travailleurs⁷⁸.

Dans le cas inverse, où l'employé utilise son propre véhicule dans le cadre de son travail, ce dernier garde les qualités attribuées au détenteur. Même si une possible indemnité financière est perçue par l'employé.

Une autre situation pouvant se produire est celle où l'entreprise met à disposition de son directeur une voiture de fonction. Dans ce cas, il faudra bien entendu voir l'usage qui est fait de la voiture. Si le directeur l'utilise essentiellement dans le cadre du travail qu'il doit effectuer, nous tomberons dans la situation développée en dessus⁷⁹. Cependant, il se peut aussi que le directeur reçoive cette voiture comme une sorte de rémunération en nature sur laquelle il a une totale liberté⁸⁰. Nonobstant le fait que le véhicule soit enregistré au nom de l'entreprise et que cette dernière paie les frais en découlant.

Il faut encore préciser que, lorsque l'employé utilise un véhicule dans le cadre de son travail, une assurance RC de l'entreprise peut entrer en jeu et concurrencer l'assurance RC automobile.

a. ATF 62 II 138⁸¹

M. von Ins conduit la voiture de son employeur, il donne un coup de volant pour éviter deux piétons et entre en collision avec M. Neuhaus, qui meurt des suites de cet accident.

⁷⁷ Soit la responsabilité pour actes illicites (CO 41ss.), soit la responsabilité contractuelle (CO 97ss.).

⁷⁸ CS/BE, RJB 1934 243 ; BREHM Roland, *La responsabilité civile automobile*, p.32 ; Avis contraire : BUSSY André, FJS 907, p.4.

⁷⁹ TD/SG, EV.2003.2 = RJ n°1565.

⁸⁰ JAAC 70 n°38 = JdT 2006 I 479 concernant un instructeur militaire ; ATF 129 III 102 = JdT 2003 I 500 ; TD/SG, EV.2003.2 = RJ n° 1565.

⁸¹ ATF 62 II 138 = JdT 1936 I 547.

La Cour n'a pas à examiner si von Ins est détenteur ou simple conducteur. Elle relève cependant qu'on ne peut pas s'en tenir au seul fait de savoir qui est le propriétaire et à quel nom le permis a été délivré pour déterminer le détenteur. Il « faut envisager l'ensemble des circonstances, au nombre desquelles il faudrait notamment retenir le fait que von Ins pouvait disposer à son gré de l'auto de son employeur, en dehors de son activité professionnelle, pour des courses privées ; il y aurait là la preuve que le pouvoir de disposer du véhicule, élément déterminant pour juger la qualité de détenteur, appartenait à von Ins ». Il en découle que l'employé peut être considéré comme détenteur réel du véhicule « notamment s'il a une autorisation d'employer la voiture pour des courses privées en dehors de son service », il faut donc examiner l'ensemble des circonstances de fait pour déterminer qui est le détenteur.

b. CS/BL, AB-BL 2002 89⁸²

Les juges bâlois ont nié la qualité de détenteur à un employé au motif qu'un « employé qui conduit un véhicule d'entreprise ne peut pas être considéré comme son détenteur lorsque les frais financiers du véhicule sont assumés par l'employeur, que l'utilisation du véhicule fait l'objet de directives strictes et que l'employé est instruit d'informer son employeur en cas d'accident. » Ce dernier garde ainsi la maîtrise sur le véhicule et contrôle que le véhicule soit utilisé dans l'intérêt de l'entreprise et cela, même si l'employé utilise occasionnellement la voiture à des fins privées.

c. ATF 129 III 102⁸³

A. se blesse lors d'un accident qu'il a provoqué seul en conduisant son véhicule de fonction au sein de la société Y AG, dont il est administrateur-délégué, directeur général et vice-président.

Les juges ont estimé que le détenteur n'est pas forcément celui qui dispose directement du véhicule, « il est tout à fait envisageable que cette dernière [personne] effectue des courses dans l'intérêt exclusif d'une tierce personne déterminée, qui décide de l'utilisation du véhicule avec chauffeur. » C'est souvent le cas des employés qui conduisent un véhicule dans le cadre de leur profession.

Dans le cas de notre directeur, le Tribunal fédéral considère que si « le véhicule n'est pas mis à disposition de l'employé uniquement à des fins professionnelles et qu'il peut effectuer des courses privées, non pas seulement à l'occasion, mais qu'il décide pour l'essentiel librement de l'emploi du véhicule, il en devient détenteur, même si il l'utilise principalement en fonction des besoins de l'entreprise. » D'autant plus que, dans ce cas précis, ce n'est pas la direction de Y AG qui décide de l'utilisation du véhicule de fonction de A., mais A. lui-même.

d. CS/BL, AB-BL 1997 52⁸⁴

Dans un de ses arrêts, la cour supérieure (Obergericht) de Bâle-Campagne a jugé, dans une situation analogue, que « l'actionnaire majoritaire d'une société anonyme qui en est directeur avec signature individuelle, lorsque le véhicule inscrit au nom de l'entreprise est utilisé non seulement pour les besoins de l'entreprise mais également pour les besoins privés du directeur et de tiers » n'a pas la qualité de détenteur. La solution retenue lors de ce cas n'est pas la

⁸² CS/BL, AB-BL 2002 89 = JdT 2003 I 504.

⁸³ ATF 129 III 102 = JdT 2003 I 500.

⁸⁴ CS/BL, AB-BL 1997 52 = JdT 1998 I 750.

même que celle envisagée dans l'ATF 129 III 102⁸⁵ précité. La qualité de détenteur ne peut s'apprécier que d'après les circonstances de fait d'un cas concret.

C. *Problème du transfert de la détention*

1. Location

Dans les cas de location, les tribunaux helvétiques ont décrété que la « location d'une automobile pour un après-midi ne suffit pas pour transférer la détention »⁸⁶. Il en découle donc qu'une location de courte durée n'entraîne pas le transfert de la détention. Il a, en effet, été estimé que « l'intérêt économique du bailleur à la voiture de location, dont il tire profit, [est] supérieur à l'intérêt du locataire à l'usage temporaire du véhicule. »⁸⁷.

Dans les cas où la location est d'une durée plus longue, le transfert est jugé comme possible⁸⁸. Par contre, aucun délai n'a été fixé par la jurisprudence pour ce transfert. BREHM estime qu'un laps de temps de trois mois est nécessaire afin que le locataire puisse faire des plans quant à l'usage du véhicule qui dépasse le court terme⁸⁹.

Il faut encore préciser que la liberté contractuelle peut avoir une influence sur la personne qui sera tenu à réparer le dommage en cas d'accident. Les clauses contractuelles pouvant en effet modifier cette situation.

a. TC/AR, SJZ 1961 p.188 n°62⁹⁰

Le conducteur a causé un dommage à un tiers par l'emploi du véhicule locatif.

Le Tribunal supérieur du canton d'Appenzell Rhodes-Extérieur a estimé que le conducteur ne doit pas être considéré comme un détenteur puisqu'il n'a employé le véhicule que pour une courte durée. En effet, celui « qui emploie une automobile louée pour un jour n'en devient pas détenteur et n'assume pas, en cas de faute légère de sa part, la responsabilité du dommage causé à un tiers par cet emploi, que ne couvre pas l'assurance du détenteur. »

b. ATF 70 II 170⁹¹

L'étudiant Ercan loue une voiture pour se rendre un après-midi à Genève avec ses amis. Il perd la maîtrise du véhicule et provoque un accident. Un de ses amis est blessé.

Le Tribunal fédéral considère que, comme l'entreprise du garagiste comporte le louage de ses voitures, c'est « lui qui a intérêt à les faire circuler pour en tirer profit » et non le locataire qui n'a, quant à lui, qu'un « intérêt à une course particulière et isolée ». Pour ce qui est de la maîtrise effective, « on entend point le pouvoir momentané de s'en servir, tel qu'il appartient au conducteur, mais le pouvoir de décider si, dans quelles conditions et notamment sous la conduite de quelle personne la voiture pourra circuler. Cette décision ressortit, sans doute au garagiste en cas de louage de courte durée. » Il en découle donc, qu'en cas de location courte,

⁸⁵ ATF 129 III 102 = JdT 2003 I 500.

⁸⁶ ATF 70 II 170 = JdT 1944 I 459 ; ATF 62 II 189 = JdT 1937 I 95 ; TC/AR, SJZ 1961 p.188 n°62 = JdT 1961 I 436.

⁸⁷ BREHM Roland, *La responsabilité civile automobile*, p.26.

⁸⁸ ATF 62 II 189 = JdT 1937 I 95 ; TA/ZH, VB.2002.00071 non publié du 25 avril 2002.

⁸⁹ BREHM Roland, *La responsabilité civile automobile*, p.27 ; Pour leurs parts, KELLER et STARK estime qu'un mois est un délai suffisant, nous ne sommes pas de cet avis : KELLER Alfred, p.274 ; STARK Emil W., p.182.

⁹⁰ TC/AR, SJZ 1961 p.188 n°62 = JdT 1961 I 436.

⁹¹ ATF 70 II 170 = JdT 1944 I 459.

les qualités de détention restent entre les mains du loueur et ne sont pas transmises au locataire.

c. TC/VS, Rapport 1964 p.39⁹²

Un accident est provoqué par le conducteur d'un rouleau compresseur sur une voie de chemin de fer.

Le Tribunal cantonal valaisan estime que dans « un contrat de bail de longue durée, on peut admettre que le locataire est devenu le réel détenteur ». Aucune information n'est fournie quant à la longueur nécessaire pour que le transfert s'opère.

Les juges précisent que le contrat de bail peut contenir une clause concernant la qualité de détenteur. En l'occurrence, cette dernière qualité est restée au propriétaire puisque le contrat le prévoyait expressément, cette clause est valable bien qu'elle ne soit pas opposable au lésé.

2. Leasing (crédit-bail)

Le leasing est un contrat innommé qui se situe entre le contrat de vente (CO 184ss.) et le contrat de bail (CO 253ss.)⁹³ de longue durée. La jurisprudence cantonale conçoit cette opération comme un « contrat de cession d'usage *sui generis*, ce qui a pour conséquence que la propriété juridique de l'objet du leasing revenait normalement à la société de leasing »⁹⁴ tandis que la possession, au preneur de leasing.

Dans notre domaine d'étude, ces questions de qualification juridique n'ont pas une grande importance étant donné que le détenteur est déterminé par les faits uniquement. Le preneur de leasing devra donc être considéré comme le détenteur au sens de la LCR même si il n'est pas propriétaire juridique du véhicule⁹⁵. D'autant plus que, dans les deux contrats auxquels se rapproche le contrat de leasing, la personne devient détenteur.

a. TC/TI, Rep. 1997 214⁹⁶

« Le preneur de leasing doit être considéré comme le détenteur du véhicule et peut ainsi agir contre l'assureur responsabilité civile pour obtenir la réparation des dommages consécutifs à un accident de la circulation subi par le véhicule en question. »

⁹² TC/VS Rapport 1964 p.39 = JdT 1965 I 438.

⁹³ GIOVANOLI Mario, *Le contrat de leasing et le droit suisse*, p.47.

⁹⁴ ATF 118 II 150 = JdT 1994 II 98.

⁹⁵ TF, 4A.186/2009 non publié du 3 mars 2010 ; TC/TI, Rep. 1997 214 = JdT 1998 I 758 ; SCHAFFHAUSER René, ZELLWEGER Jakob, p.37.

⁹⁶ TC/TI, Rep. 1997 214 = JdT 1998 I 758.

V. Droit des assurances

A. Assurance obligatoire

1. Fonctionnement de l'assurance

a. But de l'assurance

En vertu de la LCR, chaque véhicule mis en circulation doit posséder une assurance RC qui « couvre la responsabilité civile du détenteur et celle des personnes dont il est responsable »⁹⁷, dont celle du conducteur⁹⁸. En effet, le « législateur a voulu garantir la réunion, en une seule personne, du responsable et de l'assuré »⁹⁹, il part du principe que la « protection des personnes lésées par un véhicule automobile est prépondérante. Or, cette protection n'est possible que si le responsable est solvable. »¹⁰⁰ La LCR institue donc une assurance obligatoire couvrant cette responsabilité afin de garantir la solvabilité du détenteur.

D'après la jurisprudence, le risque couvert n'est pas l'événement portant préjudice au tiers, mais la responsabilité qui découle de ce dommage créé¹⁰¹. Du moins c'était le cas à l'origine. Avec l'évolution de la LCR, la « ratio legis » des lois instituant une assurance RC obligatoire réside uniquement dans la protection des tiers lésé et non plus dans les droit de l'assuré¹⁰², puisque les lésés sont en droit d'agir directement contre l'assureur (LCR 65 I).

En sus de ce devoir de réparation, la « prise en charge de la défense [juridique] des intérêts de l'assuré est une forme de prestation de service garantie par l'assureur. Elle n'est due que pour autant que les prétentions du lésé sont infondées »¹⁰³ afin d'éviter le paiement de frais à l'assuré. Le devoir de réparation de l'assurance ne devra pas dépasser le montant qui est dû par l'assuré à la victime¹⁰⁴.

L'assurance ne peut pas opposer au lésé des exceptions tirées du contrat ou de la loi sur le contrat d'assurance (LCR 65 II). L'assureur a l'occasion, d'après la loi¹⁰⁵, de se retourner contre l'assuré pour ce qu'il a payé en trop (LCR 65 III) s'il peut faire valoir des exceptions ou objections contre celui-ci¹⁰⁶.

Il faut encore préciser que ces assurances fonctionnent souvent avec un système de degré de prime plus communément appeler système de « bonus/malus ». « Au terme de chaque année sans sinistre, l'assureur abaisse sa prime. [...] Inversement, en cas de sinistre, la prime progresse de plusieurs degrés »¹⁰⁷. Un accident causé par un tiers conducteur va ainsi avoir des effets sur les primes payées par le détenteur.

⁹⁷ LCR 63 I et II.

⁹⁸ TF, 4A.307/2008 non publié du 27 novembre 2008 ; TF, 4A.98/2008 non publié du 8 mai 2008.

⁹⁹ BREHM Roland, *Le contrat d'assurance RC*, p.34.

¹⁰⁰ ERB Heinz, p.126.

¹⁰¹ ATF 91 II 226 = JdT 1966 I 49 : « Dans l'assurance de la responsabilité civile, il faut considérer comme événement assuré, non pas le fait (soit ce qui s'est effectivement produit) qui a causé un dommage au personne et aux biens, mais la responsabilité qui atteint l'assuré, en vertu d'une certaine cause juridique, en raison de ce fait et de ses suites dommageables. ».

¹⁰² BREHM Roland, *Le contrat d'assurance RC*, p.48 ; SCHAFFAUSER René, ZELLWEGER, p. 282.

¹⁰³ BRUHLART Vincent, p. 333.

¹⁰⁴ ATF 115 II 156 = JdT 1989 I 712 ; ATF 113 II 323.

¹⁰⁵ ATF 125 III 339 = JdT 1999 I 859.

¹⁰⁶ ATF 119 II 289 = JdT 1993 I 721.

¹⁰⁷ AYER Jean-Philippe, § 621, p.2.

b. Action directe du lésé

Comme précisé antérieurement, le lésé peut intenter une action directement envers l'assureur RC pour les dommages causés par l'assuré (LCR 65 I). Le montant du dommage, calculé conformément aux dispositions du CO¹⁰⁸ (LCR 62 I), peut donc être exigé directement auprès de l'assureur RC du véhicule dès le moment où le préjudice est prouvé. Ou, au choix du lésé, auprès du détenteur, du conducteur voire contre les trois simultanément¹⁰⁹. Il en découle donc une solidarité imparfaite¹¹⁰.

Lorsque le lésé agit contre l'assureur, ce dernier ne pourra pas lui opposer les exceptions dont il est au bénéfice en vertu de la LCA¹¹¹ ou découlant du contrat d'assurance¹¹² (LCR 65 II). Dès le moment où le conducteur répond du dommage, l'assureur est tenu à la réparation jusqu'à hauteur des montants couverts par le contrat¹¹³. Pour faire valoir ces objections, l'assureur doit donc pouvoir se retourner contre le preneur d'assurance ou contre l'assuré (LCR 65 III)¹¹⁴.

Les exclusions de LCR 63 III peuvent et même doivent, quant à elle, être invoquées par l'assureur pour autant qu'elles aient été prévues par le contrat d'assurance.

c. Action récursoire

L'assureur bénéficie donc d'un droit de recours contre le preneur d'assurance ou contre l'assuré (détenteur ou conducteur) d'un montant équivalent à la différence de ce qu'il a payé au lésé et ce qu'il aurait payé s'il avait pu faire valoir les exceptions de la LCA ou du contrat d'assurance¹¹⁵. Cette voie est ouverte « dans la mesure où, dans le rapport interne d'assurance, il aurait pu refuser sa prestation ou simplement la réduire »¹¹⁶.

En principe, le recours de l'assureur peut s'exercer contre soit l'une de ces parties soit les deux¹¹⁷. Cependant, dans le cas où une franchise est prévue, les conditions générales d'assurances (CGA ci-après) ne peuvent exiger son paiement qu'au preneur d'assurance¹¹⁸ qui sera généralement le détenteur.

Dans le cas où les dommages se seraient produits lors d'un sinistre non garanti par le contrat d'assurance, la situation est différente. Notamment pour les cas où une franchise est prévue¹¹⁹,

¹⁰⁸ TF, 4A.98/2008 non publié du 8 mai 2008 ; Pour plus de détail sur ce renvoi contenu à LCR 62 I : TF 4A.481/2009 du 26 janvier 2010 ; BUSSY André, RUSCONI Baptiste, p.567.

¹⁰⁹ ATF 66 I 92 = JdT 1940 I 371.

¹¹⁰ ATF 106 II 253 ; ATF 89 II 415 ; SCHAFFHAUSER René, ZELLWEGER Jakob, p.292 ; D'autres auteurs de doctrine considèrent qu'il ne s'agit point d'une solidarité étant donné que l'assureur ne répond techniquement pas du dommage à la victime mais couvre le dommage du détenteur. Pour eux, il s'agit d'une « solidarité improprement dite » ou « quasi-solidarité » qui a les mêmes conséquences pratiques que la solidarité : BREHM Roland, *Le contrat d'assurance RC*, p.232.

¹¹¹ Notamment en ce qui concerne la faute grave de l'assuré (LCA 14 II), la demeure dans le paiement des primes (LCR 68 II), etc.

¹¹² Notamment pour les questions de franchise, de la détention du permis nécessaire par le conducteur (clause de permis), non déclaration du sinistre par l'assuré, etc.

¹¹³ ATF 61 II 204.

¹¹⁴ CARRÉ Olivier, p.178.

¹¹⁵ TF, 4C.205/1998 non publié du 3 février 1999 = RJ n°1397 ; ATF 92 II 250 = JdT 1967 I 343.

¹¹⁶ BUSSY André, RUSCONI Baptiste, p.595 ; ainsi que ATF 91 II 226 = JdT1966 I 49.

¹¹⁷ TF, 4A.93/2007 non publié du 10 juillet 2007 ; ATF 125 III 339 = JdT 1999 I 859.

¹¹⁸ BREHM Roland, *Le contrat d'assurance RC*, p.119 ; BUSSY André, RUSCONI Baptiste, p.595.

¹¹⁹ cf. clause A 10 des CGA du contrat d'assurance « AUTO BASIC » de l'assurance AXA-Winterthur, disponible sur : http://www.axa-winterthur.ch/SiteCollectionDocuments/avb_auto_basic_fr.pdf; cf. Art. 105 des

la conduite du véhicule par une personne ne détenant pas le permis de conduire nécessaire¹²⁰ ainsi que tous les autres motifs d'exclusion de la garantie n'étant pas prévus par la LCR¹²¹. En effet dans la mesure où le conducteur n'a pas commis de faute, il ne peut être poursuivi par l'assureur¹²². Pour les cas où le conducteur est en faute¹²³, le détenteur pourra voir un recours de l'assureur lui être adressé. Cependant, « s'il ignorait à bon droit que l'assureur RC aurait un droit de recours pour absence de garantie [...] il peut se retourner contre le preneur, responsable de l'absence de garantie »¹²⁴.

d. Action récursoire en cas de faute grave

Pour ce qui est du recours lors de fautes graves, il n'est admis que contre l'auteur de cette faute¹²⁵.

Il peut donc se produire des situations où seul le conducteur non détenteur est responsable du dommage causé. On pensera notamment au cas de la faute grave du conducteur. En effet dans cette situation, le Tribunal fédéral a estimé que seul le conducteur fautif peut subir cette action, le détenteur innocent quant à lui ne remplit pas les conditions de la réduction de LCA 14 II¹²⁶ et ne peut donc être tenu à rembourser le trop payé par l'assureur. Cette situation se produit relativement souvent en pratique.

« La définition de la faute grave par la doctrine et la jurisprudence a été constante : il y a faute grave, lorsque son auteur, en violation des règles de prudence élémentaires, a négligé les précautions dont la nécessité devait paraître évidente à toutes les personnes raisonnables placées dans la même situation. »¹²⁷. En matière de circulation routière, cette faute est souvent invoquée. Notamment dans les cas de vitesse excessive¹²⁸, d'inattention du conducteur¹²⁹, de dépassement imprudent¹³⁰, de non respect de la signalisation routière¹³¹ ; de violation de la

CGA du contrat pour « l'assurance de voitures automobiles » de l'assurance Zurich connect, disponible sur : https://www.zurichconnect.ch/NR/rdonlyres/0F25588A-F9BF-43C2-ADA5-B97AB5071819/0/Auto_f.pdf.

¹²⁰ cf. clause B 2.21 des CGA du contrat d'assurance « AUTO BASIC » de l'assurance AXA-Winterthur disponible sur : http://www.axa-winterthur.ch/SiteCollectionDocuments/avb_auto_basic_fr.pdf ; cf. Art. 106.5 des CGA du contrat pour « l'assurance de voitures automobiles » de l'assurance Zurich connect, disponible sur : https://www.zurichconnect.ch/NR/rdonlyres/0F25588A-F9BF-43C2-ADA5-B97AB5071819/0/Auto_f.pdf.

¹²¹ cf. clause B 5.2ss. des CGA du contrat d'assurance « AUTO BASIC » de l'assurance AXA-Winterthur disponible sur : http://www.axa-winterthur.ch/SiteCollectionDocuments/avb_auto_basic_fr.pdf ; cf. Art. 106.5 ss. des CGA du contrat pour « l'assurance de voitures automobiles » de l'assurance Zurich connect, disponible sur : https://www.zurichconnect.ch/NR/rdonlyres/0F25588A-F9BF-43C2-ADA5-B97AB5071819/0/Auto_f.pdf.

¹²² BREHM Roland, *Le contrat d'assurance RC*, p.243.

¹²³ Cf. infra V.A.1.d.

¹²⁴ BREHM Roland, *Le contrat d'assurance RC*, p. 245.

¹²⁵ ATF 101 II 133 = JdT 1975 I 445 ; ATF 91 II 226 = JdT 1966 I 49 ; TC/TI, Rep. 1974 p.386 = JdT 1975 I 450 ; BUSSY André, RUSCONI Baptiste, p.595.

¹²⁶ ATF 91 II 226 = JdT 1966 I 49 ; SHAFFHAUSER René, ZELLWEGER Jakob, p.302.

¹²⁷ ATF 92 II 250 = JdT 1967 I 343 ; ATF 88 II 430 ; ATF 85 II 248 ; ATF 54 II 403 ; BREHM Roland, *Le contrat d'assurance RC*, p.193.

¹²⁸ TF, 6S.411/2006 non publié du 8 février 2007 ; ATF 121 IV 230 ; ATF 120 Ib 312 ; ATF 117 II 547 ; ATF 93 II 111 = JdT 1968 I 74 ; ATF 92 II 250 = JdT 1967 I 343 ; ATF 90 II 184 ; ATF 68 II 49.

¹²⁹ ATF 101 II 346 ; ATF 97 II 238 ; ATF 92 II 250 = JdT 1967 I 343 ; TPI/GE, Arrêt du Tribunal de première instance du canton de Genève du 27 octobre 1977 = RBA XIV n°79 ; CS/SO, SOG1991 p.25 n°10 = JdT 1993 I 728.

¹³⁰ ATF 92 IV 105, ATF 83 II 409 ; CJ/GE, Arrêt de la Cour de justice de Genève du 18 juin 1937 = RBA VIII n°78 ; TC/VD, Arrêt du Tribunal cantonal du canton de Vaud du 16 novembre 1959 = RBA XI n°21.

¹³¹ ATF 118 IV 84 ; ATF non publié du 27 juin 1983 = JdT 1984 I 419 ; ATF 88 II 448 ; ATF 88 II 299 ; ATF 87 II 301 ; CJ/GE, SJ 1978 318 = JdT 1979 I 452.

priorité¹³², de conducteur inapte à la conduite¹³³, etc. Il faut préciser que dans ce dernier exemple, la responsabilité du détenteur peut aussi être invoquée au motif qu'il a laissé conduire une personne qui n'était pas en état de conduire¹³⁴ pour autant qu'il fût au courant de cet état. Dès lors qu'elle est invoquée, la faute grave ne peut l'être qu'à l'égard du conducteur.

Par opposition, il y a des cas de faute grave entraînant la responsabilité du détenteur. Il s'agira essentiellement des cas où le véhicule n'était pas en état de rouler, défectueux¹³⁵, sans que le conducteur puisse le remarquer.

2. Protection minimale

L'assurance RC étant obligatoire, la loi édicte des minima que les assureurs sont dans l'obligation de respecter. Nous allons nous contenter de les décrire sur les points qui nous intéressent.

a. Du détenteur

Comme il a été déjà dit précédemment, le détenteur qui s'assure est aussi l'assuré puisque il s'agit d'une assurance pour son propre compte. L'assurance ne doit donc pas couvrir les dommages qu'il se cause à lui-même¹³⁶ puisqu'il y a une confusion (CO 118), l'assuré étant à la fois le lésé et le bénéficiaire de l'assurance.

Cependant, lorsque c'est une tierce personne qui conduit, « les prétentions du détenteur contre « les personnes dont il est responsable au sens de la présente loi » [, dont le conducteur,] ne peuvent être exclues que pour les dégâts matériels. Inversement donc, les prétentions du détenteur en cas de lésions corporelles ne sont pas exclues »¹³⁷ en vertu de LCR 63 III a, bien que le détenteur soit censé répondre de ces préjudices comme s'ils découlaient de son propre fait (LCR 58 IV).

Dans le cas du décès du détenteur, les prétentions de ses proches sont couvertes à l'exception des dommages matériels. Ceci implique que les prétentions pour perte de soutien sont garanties de mêmes¹³⁸. Cette protection est due au fait qu'il y ait une dichotomie entre l'assurance RC du détenteur et celle du conducteur¹³⁹. Il y a donc, en réalité, deux assurances qui sont conclues¹⁴⁰.

En cas de codétention, les prétentions des multiples détenteurs sont exclues de l'assurance¹⁴¹ de telle sorte que si un conducteur-détenteur provoque un accident lésant un passager-détenteur, le premier ne verra pas son préjudice indemniser (CO 118) et le second ne verra

¹³² ATF 92 II 39 = JdT 1966 I 434 ; ATF 84 II 214 ; ATF non publié 21 octobre 1941 = JdT 1942 I 456 ; ATF 63 II 213.

¹³³ TF, 4A.227/2007 non publié du 26 septembre 2007 = SJ 2008 I 177 ; ATF 119 II 443 ; ATF 91 II 226 = JdT 1966 I 49 ; ATF 88 II 299 ; ATF 85 II 248 ; ATF 85 II 238 ; ATF non publié du 4 décembre 1951 = JdT 1953 I 430 ; ATF 64 II 44 = JdT 1938 I 213.

¹³⁴ CJ/GE, Arrêt de la Cour de justice de Genève du 22 septembre 1961 = SJ 1962 524 = RBA XII n°76 ; TC/VS, Arrêt du Tribunal cantonal du Valais du 3 mars 1932 = RBA VII n°65.

¹³⁵ TC/TI, Rep. 1974 p.386 = JdT 1975 I 450 ; TC/VS, Tribunal cantonal du Valais du 21 mars 1980 = RBA XIV n°25 ; CJ/GE, Arrêt de la Cour de justice de Genève du 22 janvier 1971 = RBA XIII n°30.

¹³⁶ ATF 88 II 299.

¹³⁷ BREHM Roland, *Le contrat d'assurance RC*, p.122.

¹³⁸ TC/NE, RJN 1989 63 = JdT 1990 I 701 ; BOLLER Jean-Marie, BOVAY Jacky, p.203.

¹³⁹ ATF 82 II 36.

¹⁴⁰ ATF 91 II 226 = JdT 1966 I 49.

¹⁴¹ ATF 117 II 609 = JdT 1992 I 727 ; ATF 99 II 315 = JdT 1974 I 458.

que ses dommages corporelles réparer à l'exclusion de son préjudice matérielle (LCR 63 III a). Les deux sont donc considérés comme étant détenteur unique et on additionne les effets sur chacun de ses détenteurs pour arriver à la codétention¹⁴².

b. D'un tiers conducteur

Pour ce qui est du cas où ce n'est pas le détenteur qui conduit, la question de savoir si les propres dommages du conducteur sont couverts se pose.

En vertu de LCR 63 III, seules peuvent être exclues de l'assurance les prétentions du détenteur pour le dommage matériel qu'il a subi et qui a été causé par une personne dont il répond (litt. a), les prétentions du conjoint du détenteur, de ses ascendants ou descendant, ainsi que de ses frères et sœurs vivant en ménage commun¹⁴³ avec lui, pour les dommages matériels qu'ils ont subis (litt. b), les prétentions en dommages matériels lorsque la responsabilité civile n'est pas régie par la LCR (litt. c) et lorsque l'accident est survenu lors d'une course de vitesse où l'assurance prescrite par LCR 72 a été conclue (litt. d).

Dès lors, on peut remarquer que les dommages qu'il a causés sont couverts entièrement par l'assurance du détenteur pour autant qu'il ne soit pas un proche du détenteur au sens de LCR 63 III b. En effet, la loi ne prévoit rien concernant les dommages que le tiers conducteur pourrait s'occasionner. Puisqu'il n'y a pas d'exclusion à ce sujet, l'assurance doit réparer l'intégralité du dommage qu'il pourrait se causer¹⁴⁴.

Pour ce qui est des proches énumérés à la litt. b, l'assurance ne prendra en compte que les dommages corporels mais ne couvrira pas les dommages matériels. Cette disposition s'applique aussi bien quand une de ces personnes est un simple passager du véhicule que quand elle le conduit.

B. Assurances complémentaires

Ces assurances facultatives sont souvent souscrites par le détenteur. N'étant pas des assurances obligatoires, il n'y a pas de disposition impérative concernant le contenu de cette assurance. Il faudra donc à chaque fois se référer aux CGA pour connaître la portée exacte de cette assurance¹⁴⁵ par rapport à un cas concret.

1. Assurance accidents d'occupants d'un véhicule automobile

Selon ERB, « l'assurance accidents des occupants couvre, selon ce qui a été convenu, les passagers, ainsi que le détenteur et le conducteur, lors de l'utilisation de véhicule automobile »¹⁴⁶. Le conducteur peut donc être couvert par cette assurance¹⁴⁷. « L'assurance occupant étant facultative, les parties peuvent librement en fixer l'étendue. Il peut arriver que l'assurance soit limitée à la protection des passagers ou, plus rarement, à celle du conducteur. »¹⁴⁸. Cette assurance va prendre en charge les frais dépassant la couverture de l'assurance RC.

¹⁴² Ibidem opus citatum.

¹⁴³ Notion précisée dans l'ATF 98 II 124.

¹⁴⁴ TF, 4C.205/1998 non publié du 3 février 1999 = RJ n°1397.

¹⁴⁵ TF, 4D.73/2007 non publié du 12 mars 2008 ; ATF 133 III 675.

¹⁴⁶ ERB Heinz, p.75.

¹⁴⁷ Les termes des CGA ont une certaine importance à ce niveau. Le conducteur étant un occupant (« Insassen ») mais pas un passager (« Mitfahrer ») : ATF 117 II 609 = JdT1992 I 727.

¹⁴⁸ BREHM Roland, FJS 558, p.4.

Mais sa fonction principale, selon l'association suisse des assurances¹⁴⁹, est de prendre en charge les frais des occupants lésés pendant le temps nécessaire¹⁵⁰ à tirer les responsabilités au clair, de chiffrer le préjudice, ou dans les cas où les prestations de l'assurance RC ne sont pas garanties¹⁵¹ comme les cas de force majeure. D'autant plus qu'il s'agit d'une assurance de somme qui est versée en sus des réparations¹⁵², sauf dispositions contraire des CGA.

2. Assurance de corps automobile

Dans l'assurance de corps automobile (casco ci-après), l'assureur garantit au détenteur le paiement des frais de réparation en cas de dommage déclaré dans la police causé à son propre véhicule ainsi que le prix d'achat d'un véhicule de remplacement en cas de destruction totale ou de vol dudit véhicule¹⁵³.

On distingue généralement le contrat casco partiel du contrat casco total (complet). Le premier couvre généralement le vol, l'incendie, les forces de la nature et le bris de glace. Le second garantit généralement contre tous ces risques ainsi que contre les risques de collision lors de l'emploi du véhicule. C'est donc ce dernier risque qui nous intéressera dans notre analyse de cette assurance en rapport avec le conducteur.

Dans le cas d'un accident causé par un conducteur non détenteur, ce dernier est considéré comme un tiers puisqu'il n'est pas partie au contrat¹⁵⁴. Dans le cas d'une faute grave du conducteur, LCA 14 II ne s'applique donc pas. Cependant, l'assureur pourra se retourner contre le tiers conducteur (LCA 72) dès que celui-ci aura commis le dégât fautivement, mais seulement dans le cas des fautes d'une certaine gravité (LCA 72 III *a contrario*)¹⁵⁵. Dans les cas de faute grave, l'assureur pourra recourir pour l'entier des dommages¹⁵⁶.

VI. Rapports internes

A. Solidarité entre le détenteur et le conducteur

La question de savoir si le conducteur peut être tenu de réparer le dommage qu'il a causé est réglée par LCR 60 qui déroge au droit ordinaire. En vertu de cet article, si un détenteur est coresponsable « avec des personnes tenues en vertu de responsabilités autres que celle des détenteurs automobiles, »¹⁵⁷ « le dommage sera réparti compte tenu de toutes les circonstances »¹⁵⁸. En l'occurrence, il s'agit d'un cas de collision de responsabilité puisque la faute peut être mise aussi bien sur le compte du détenteur que sur celui du conducteur.

D'après le Tribunal fédéral, il faut attribuer ces responsabilités « en fonction de l'importance que revêtent par rapport à l'accident qui s'est produit, les facteurs dont répondent les

¹⁴⁹ L'association suisse des assurances (ASA) est l'association faîtière de l'assurance privée représentant plus de 95% des primes encaissées sur le marché suisse par les assureurs privés.

¹⁵⁰ BREHM Roland, *L'assurance privée contre les accidents*, p.330.

¹⁵¹ THÜLER Margrit, p.68.

¹⁵² ATF 97 II 259 ; TC/SG, Arrêt du Tribunal cantonal de Saint-Gall du 24 décembre 1927 = RBA VI n°327

¹⁵³ TF, 4D.73/2007 non publié du 12 mars 2008 ; BREHM Roland, FJS 569, p.1.

¹⁵⁴ CA/BS, Arrêt de la Cour d'appel de Bâle-Ville du 18 janvier 1952 = RBA X n°20.

¹⁵⁵ TC/VS, Arrêt du Tribunal cantonal du Valais du 9 décembre 1947 = RBA XIII n°27.

¹⁵⁶ TC/VS, Arrêt du Tribunal cantonal du Valais du 6 juin 1984 = RBA XV n°88.

¹⁵⁷ BUSSY André, RUSCONI Baptiste, p.556.

¹⁵⁸ LCR 60.

responsables en présence »¹⁵⁹. Le plus souvent lorsqu'un tiers conduit le véhicule, on peut supposer que les facteurs dont il répond sont d'une plus grande importance que ceux du détenteur étant donné que si « l'on part de l'idée que les responsabilités causales aggravées ont été instituées dans l'intérêt des lésés et que la rigueur qui y est attachée n'a pas de raison d'être dans les rapports internes. »¹⁶⁰ Il faut donc que le conducteur assume, si ce n'est l'entier de son fait non couvert par l'assurance, la plus importante partie. A l'exception des cas où l'accident est dû à un défaut du véhicule.

B. Action en dommages et intérêts du détenteur contre le conducteur

1. Responsabilité aquilienne

En vertu de CO 41, « l'auteur d'un dommage n'est appelé à répondre de son fait que si celui-ci constitue un acte illicite fautif »¹⁶¹ causant ainsi le préjudice.

a. Préjudice

Le dommage se définit comme une diminution involontaire du patrimoine¹⁶². Pour le chiffrer, on utilise la théorie de la différence¹⁶³, c'est à dire la différence entre le patrimoine avant l'événement et après celui-ci. Dans notre cas, cette condition est remplie dans la mesure où le détenteur devra sûrement payer une franchise, l'augmentation de sa prime pour les années à venir et les possibles recours contre lui par un assureur.

b. Causalité

La causalité naturelle¹⁶⁴ est donnée puisque le détenteur devra supporter ce préjudice suite au comportement du conducteur ayant entraîné l'accident. Pour ce qui est de la causalité adéquate¹⁶⁵, cette condition est aussi remplie car, selon le cours ordinaire des choses et l'expérience de la vie, un accident de la circulation est propre à entraîner un tel préjudice au détenteur.

c. Illicéité

Les juges de Mon-Repos utilisent une conception objective¹⁶⁶ de l'illicéité en droit privé. Elle peut résulter soit de l'atteinte d'un droit absolu de la victime¹⁶⁷ soit de la violation d'une norme de comportement destinée à protéger le lésé contre le type dommage qu'il subit¹⁶⁸. En l'occurrence, le responsable ne répond que des dommages corporels et matériels (LCR 58 I) qui sont deux droits absolus, l'illicéité est donc donnée. De plus, on peut supposer que lors d'un accident, au moins un conducteur a violé une règle de la circulation, même si ce n'est que son devoir de prudence. Autrement l'accident ne se serait pas produit.

¹⁵⁹ ATF 116 II 645 = JdT 1991 I 707.

¹⁶⁰ Ibidem opus citatum.

¹⁶¹ WERRO Franz, *La responsabilité civile*, p.59.

¹⁶² ATF 126 III 388.

¹⁶³ TF, 4A.523/2009 non publié du 9 février 2010 ; ATF 131 III 360 = SJ 2005 I 333 ; TF, 4C.343/2001 non publié du 13 février 2002 ; ATF 127 III 403 = SJ 2001 I 605.

¹⁶⁴ ATF 127 III 496 ; ATF 123 III 110 = JdT 1997 I 791 ; ATF 116 II 305.

¹⁶⁵ ATF 123 III 110 = JdT 1997 I 791 ; ATF 119 Ib 334 ; ATF 116 II 559 = JdT 1991 I 634 ; ATF 112 II 439 ; ATF 107 II 269 = JdT 1981 I 446.

¹⁶⁶ NICOD Jacques-André, p.133.

¹⁶⁷ TF, 2C.2/2000 non publié du 4 avril 2003 ; ATF 112 II 118.

¹⁶⁸ ATF 125 III 86 = JdT 2001 I 73 ; ATF 123 II 577 ; ATF 123 III 306.

d. Faute

« Dans la LCR, la faute ne se conçoit que à notre avis que en termes objectifs »¹⁶⁹. Dès lors, il faudra analyser si il y a eu un « manquement à la diligence qu'on pouvait raisonnablement attendre de l'auteur dans les circonstances de temps et de lieu où il a causé le dommage »¹⁷⁰. Cette condition peut être difficile à réaliser dans certaines situations puisque la faute n'a pas besoin d'être démontrée pour entraîner la responsabilité causale aggravée de la LCR. Si la faute n'a pas été démontrée préalablement, ce sera au détenteur lésé d'en apporter la preuve, ce qui peut se révéler peu évident suivant les circonstances.

2. Responsabilité contractuelle

Un autre motif de recours possible est la responsabilité contractuelle (CO 97). Cette action est fondée sur le fait que « le créancier ne peut obtenir l'exécution de l'obligation ou ne peut l'obtenir qu'imparfaitement »¹⁷¹ par la faute de son débiteur.

a. Violation d'une obligation contractuelle

Dans un contrat de prêt à usage¹⁷² ou de bail à loyer¹⁷³, l'emprunteur ou le locataire ont un devoir de restitution de la chose. En effet, à la fin du contrat, ils sont tous deux tenus à restituer la même chose qu'ils ont utilisé de manière conforme.

Dans le cas du prêt, l'emprunteur « ne peut employer la chose prêtée qu'à l'usage déterminé par le contrat ou, à défaut, par la nature de la chose ou sa destination »¹⁷⁴. D'après BOVET, « la détérioration de la chose doit être assimilé à un usage non conforme »¹⁷⁵ et ce même lors de cas fortuit (CO 396 III), engageant ainsi la responsabilité du conducteur. De plus, occasionner un accident n'est généralement pas compris dans l'usage conforme d'un véhicule.

Pour ce qui est du contrat de location, CO 267 prévoit que le locataire doit « restituer la chose dans l'état qui résulte d'un usage conforme au contrat », dans le cas contraire, le locataire répondra du dommage créé à la chose¹⁷⁶, si les autres conditions de CO 97 sont remplies.

b. Préjudice et causalité

En ce qui concerne les conditions du préjudice et de la causalité, nous pouvons nous référer aux développements les concernant expliqués dans la partie dédiée la responsabilité acquilienne.

c. Faute (présumée)

A propos de la faute, une fois que « le créancier a prouvé son dommage, la violation d'une obligation et le lien de causalité, CO 97 I présume la faute, de sorte qu'il appartient au

¹⁶⁹ WERRO Franz, CR-CO I art. 41, p.288.

¹⁷⁰ WERRO Franz, CR-CO I art. 41, p.286.

¹⁷¹ CO 97 I.

¹⁷² Lorsque le détenteur cède l'usage gratuitement du véhicule à un tiers conducteur, il s'agit juridiquement d'un contrat de prêt à usage (CO 305ss.) pour autant que ce dernier s'engage à rendre le véhicule après l'utilisation du véhicule.

¹⁷³ Le contrat de location d'un véhicule est un contrat de bail à loyer (CO 253ss.) puisque le loueur cède l'usage du véhicule au locataire contre une rémunération.

¹⁷⁴ CO 306 I.

¹⁷⁵ BOVET Christian, CR-CO I art. 306, p.1521.

¹⁷⁶ LACHAT David, CR-CO I art. 267, p.1396 ; ainsi qu' : TF, 4A.125/2009 non publié du 26 juin 2009.

débiteur de prouver le manquement à son obligation n'était ni intentionnel ni négligent (preuve du contraire) [...] qu'il a fait tout ce que le créancier était en droit d'attendre de lui aux termes du contrat. »¹⁷⁷ De cette manière, la preuve de la faute n'a pas être recherchée par le détenteur, ce sera au conducteur de démontrer qu'il n'a ni commis de faute lors de l'emploi du véhicule ni manqué à la vigilance due.

VII. Conclusion

Dans un de ses articles, RUSCONI sous-entend que le conducteur est considéré comme un simple passager dans la législation créée par la LCR¹⁷⁸. Cette brève analyse nous permet de conclure que, malgré ce que laisserait penser LCR 58 IV, cette interprétation est erronée. Le détenteur n'assume pas seul le fait du conducteur ! Il répond seul uniquement à l'égard du tiers lésé lors d'un sinistre. S'agissant d'une législation qui vise à garantir la réparation du préjudice d'un tiers, la LCR¹⁷⁹ impose donc cette responsabilité au détenteur et, par ce biais, à son assurance RC. De sorte que le préjudice de la victime se verra réparer dans tous les cas et dans son intégralité. C'est là l'unique motivation de cette pure et simple assimilation du conducteur à un passager¹⁸⁰.

Au niveau interne de la relation, le conducteur peut être amené à répondre de l'ensemble de sa faute, soit à la suite d'un recours de l'assureur, soit à la suite d'un recours du détenteur qui verrait sa situation lésée par les actes du tiers conducteur. Les dispositions concernant la responsabilité civile contenue dans la LCR ne peuvent donc pas être analysées de manière autonome ; elles sont intégrées dans un système complexe qu'il faut prendre en compte. Dans le cas contraire, le tiers conducteur se verrait civilement dépénalisé pour les cas où il causerait un dommage et, serait ainsi « incité » à ne pas être diligent. Certains auteurs voient une révision des règles de responsabilité civile comme étant une amélioration importante qui augmenterait la cohérence et la simplicité dans le régime¹⁸¹ permettant ainsi une compréhension facilitée du système.

Le problème prépondérant réside donc dans la détermination du détenteur réel du véhicule ou de ces codétenteurs. Dès le moment où ces derniers sont identifiés, la législation suisse règle la question de manière suffisamment claire et précise pour trancher tout litige pouvant survenir de manière équitable.

Bien entendu, lors de notre étude, nous n'avons pas tenu compte du fait que, souvent lors d'un prêt, le détenteur confie son véhicule à un proche¹⁸². Dès lors, il est facilement imaginable que le détenteur n'use pas de son droit de recours contre cette personne et assume bel et bien cette responsabilité. Cependant, le détenteur assumera ce choix selon sa volonté, soit parce qu'il n'a pas osé agir contre son proche, soit parce qu'il a délibérément décidé de ne pas recourir contre le conducteur.

¹⁷⁷ THÉVENOZ Luc, CR-CO I art. 97, p.566 ; ainsi que : TF, 4A.564/2008 non publié du 26 mai 2009.

¹⁷⁸ RUSCONI Baptiste, *La responsabilité du détenteur à l'égard du conducteur de son véhicule automobile*.

¹⁷⁹ Au titre 4 de la LCR : Responsabilité civile et assurance.

¹⁸⁰ RUSCONI Baptiste, p.430.

¹⁸¹ TERCIER Pierre, *La réforme des règles de responsabilité civile et d'assurance de la LCR*, p.446.

¹⁸² Conjoint, famille, ami proche, etc.

Bibliographie

Bases légales citées

Code civil suisse du 10 décembre 1907 (CC), RS 210.

Code des obligations (CO), Loi fédérale complétant le code civil (Livre cinquième : Droit des obligations), RS 220.

Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.), RS 101.

Loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles du 15 mars 1932 (LA), RO 48.525.

Loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR), RS 741.01.

Loi fédérale sur le contrat d'assurance du 2 avril 1908 (LCA), RS 221.229.1.

Ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière du 27 octobre 1976 (OAC), RS 741.51.

Ordonnance sur l'assurance des véhicules du 20 novembre 1959 (OAV), RS 741.31.

Feuille fédérale citée

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant un projet de loi sur la circulation routière du 24 juin 1955, FF 1955 II 1.

Doctrine

AYER Jean-Philippe, *Guide suisse des assurances : Manuel pratique à l'usage des entreprises et des indépendants*, JMB, Le Mont-sur-Lausanne, 2006.

BISCHOF Diego, *Le leasing de biens mobiliers : études de droit privé positif et désirable*, Thèse de la faculté de droit de l'université de Lausanne, Lausanne, 1996.

BOLLER Jean-Marie, BOVAY Jacky, *L'assurance-responsabilité civile du conducteur non détenteur, notamment en ce qui concerne les prétentions des proches du détenteur décédé (art. 63 al. 3 litt. b LCR)*, in : « Revue Suisse d'Assurances année LVII, 1989 », RSA, Berne, Francfort-sur-le-Main, New York, Paris, 1989, p.174-185 et p.202-211.

BREHM Roland, *La responsabilité civile automobile : (art. 58 à 62 LCR)*, Stämpfli, Berne, 1999.

BREHM Roland, *Le contrat d'assurance RC*, Helbing & Lichtenhahn, Bâle, Francfort-sur-le-Main, 1997.

- BREHM Roland, *L'assurance privée contre les accidents*, Sämpfli, Berne, 2001.
- BREHM Roland, *Assurances automobiles : assurance casco automobile I et II (assurance de corps automobile)*, Fiche juridique 569 et 569a, F.J.S., Genève, 1999.
- BREHM Roland, *Assurances automobiles: assurance d'occupants I et II*, Fiche juridique 568 et 568a, F.J.S., Genève, 1999.
- BRULHART Vincent, *Droit des assurances privées*, Stämpfli, Berne, 2008.
- BUSSY André, *La responsabilité civile automobile*, Fiches juridiques 906 à 921a, F.J.S., Genève, 1961 à 1978.
- BUSSY André, RUSCONI Baptiste, *Code suisse de la circulation routière : commentaire*, 3^{ème} édition, Payot, Lausanne, 1996.
- CARRE Olivier, *Loi fédérale sur le contrat d'assurance*, édition annotée, éditée par l'auteur, Lausanne, 2000.
- ERB Heinz, *Notions élémentaires de l'assurance*, 3^{ème} édition, Association suisse pour la Formation professionnelle en Assurance, Berne, 1988.
- GIOVANOLI Mario, *Leasing (crédit-bail)*, Fiche juridique 363, F.J.S. Genève, 1984.
- GIOVANOLI Mario, *Le contrat de leasing et le droit suisse*, in : « Journal des Tribunaux », Lausanne, 1981, p.34-59.
- KELLER Alfred, *Haftpflicht im Privatrecht : Band I*, 6^{ème} édition, Stämpfli, Berne 1993.
- NICOD Jacques-André, *Le concept d'illicéité civile à la lumière des doctrines françaises et suisses*, thèse de la Faculté de droit de l'Université de Lausanne, Lausanne, 1988.
- RUSCONI Baptiste, *La responsabilité du détenteur à l'égard du conducteur de son véhicule automobile*, in : « Mélanges du Bureau national suisse d'assurance (BNA) et du Fonds national suisse de garantie (FNG) à l'occasion de la 34^e Assemblée générale du Conseil des bureaux les 15 et 16 juin 2000 à Genève », Helbing & Lichtenhahn, Bâle, Genève, Munich, 2000, p. 429-440.
- SCHAFFHAUSER René, ZELLWEGER Jakob, *Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrecht : Band II : Haftpflicht und Versicherung*, Stämpfli, Berne, 1988.
- STARK Emil W., *Ausservertragliches Haftpflichtrecht : Skriptum*, 2^{ème} édition, Schulthess, Zurich, 1988.
- STEINHAUER Paul-Henri, *Les droits réels*, 4^{ème} édition, Stämpfli, Berne, 2007.
- TERCIER Pierre, *Le droit des obligations*, 4^{ème} édition, Schulthess, Genève, Zurich, Bâle, 2009.
- TERCIER Pierre, *La réforme des règles de responsabilité civile et d'assurance de la LCR*, in : « Responsabilité civile et assurance : études en l'honneur de Baptiste Rusconi », Bis et Ter, Lausanne, 2000, p. 417-457.

TERCIER Pierre, *La responsabilité civile du détenteur : problèmes anciens et nouveaux*, in : « Journées du droit de la circulation routière 1982 », Séminaire de droit privé de la faculté de droit de l'université de Fribourg, Fribourg, 1982, p.1-24.

THEVENOZ Luc, WERRO Franz, *Code des obligations I : Commentaire romand*, Helbing & Lichtenhahn, Genève, Bâle, Munich, 2008, (cité : AUTEUR, CR-CO I, commentaire ad CO).

THÜLER Margrit, *70 questions sur les assurances*, Association Suisse d'Assurance (ASA), Zurich, 2007.

WERRO Franz, *La responsabilité civile*, Stämpfli, Berne, 2005.

WERRO Franz, *La responsabilité civile et la circulation routière : Questions choisies*, in : « Journée du droit de la circulation routière 2004 », Séminaire de droit privé de la faculté de droit de l'université de Fribourg, Fribourg, 2004, p.1-35.

Sites internet consultés

www.axa-winterthur.ch

www.zurichconnect.ch