

Incident de parcours et lien avec le service en matière d'accident de trajet des fonctionnaires

(CE, 29 janvier 2010, O.)

Conclusions de *Mattias GUYOMAR*, Rapporteur public

« Il appartient au juge administratif d'examiner directement, d'après ses propres lumières, d'après sa conscience, et conformément aux principes de l'équité, quels sont les droits et les obligations réciproques de l'Etat et de ses ouvriers dans l'exécution de ses services publics et notamment si l'Etat doit garantir ses ouvriers contre le risque résultant des travaux qu'il leur fait exécuter ».

Cent quinze ans après l'arrêt *Cames*, les fortes paroles du commissaire du gouvernement Romieu restent d'actualité. Pour résoudre la tragique affaire dont vous êtes aujourd'hui saisis, deux solutions s'offrent à vous. La première consiste à appliquer, ainsi que l'a fait le Tribunal administratif, la jurisprudence dans son état actuel. La seconde appelle une évolution de jurisprudence. Et c'est parce qu'elle a notre préférence, eu égard à l'idée que nous avons tant de l'équité que de vos lumières, que le litige a été porté devant votre formation de jugement.

M. O. est infirmier titulaire à l'hôpital Fernand Widal, au sein de l'Assistance Publique-Hôpitaux de Paris. Il est de garde au service de gériatrie, le 25 décembre 2003. Son service débute à 13h40 et s'achève par un pot de service organisé pour fêter Noël. Il quitte l'hôpital vers 21h30 pour rejoindre la gare du Nord. Résidant dans l'Oise, à Villiers-Saint-Paul, M. O. emprunte habituellement le TER Paris-Amiens et change de train à Creil pour se rendre à son domicile. Ce soir là, le dernier train part de la gare du Nord à 21h49. Malheureusement, M. O. ne retrouvera jamais sa femme pour terminer le réveillon de Noël avec elle. Le 26 décembre 2003 vers 6h du matin, son corps est retrouvé sur la voie ferrée de la gare de Laigneville. Il présente de nombreuses blessures. Les éléments suivants découlent de l'enquête menée par la gendarmerie nationale et de l'autopsie pratiquée sur le corps du défunt.

L'examen du train n° 848593 qui effectue la liaison Paris-Amiens au départ de la gare du Nord à 21h49 révèle la présence de traces de frottement sur une longueur de 20 mètres et de projections de sang. Ce train a marqué l'arrêt à la station Laigneville, le 25 décembre à 22h23. Il ressort de l'enquête que M. O. a vraisemblablement chuté sur la voie en descendant du train puis a été heurté par celui-ci et traîné sur plusieurs mètres. La motrice se trouvant à l'arrière du train et la ligne en gare étant en courbe, le conducteur ne s'est aperçu de rien. L'autopsie révèle un taux d'alcoolémie de 1,38 gramme. L'hypothèse la plus probable est que M. O. s'est assoupi dans le train, a raté la station de Creil où s'effectue normalement sa correspondance puis qu'il est descendu à la première station suivante – Laigneville – pour reprendre son trajet habituel. Et c'est là que s'est produit l'accident fatal.

Mme O. demande la qualification de cet accident en accident de trajet.

Un tel accident est en effet assimilé à un accident de service auquel l'article 41 de la loi du 9 janvier 1986 attache, tout comme, s'agissant des fonctionnaires d'Etat, l'article 34 de la loi du 11 janvier 1984, un certain nombre de conséquences favorables pour les agents qui en sont les victimes.

En application des articles 30, 31 et 35 du décret du 9 septembre 1965, dont les dispositions sur ce point ont été reprises par les articles 36 (1), 37 (2) et 40 (3) du

(1) Lequel dispose que : « Le fonctionnaire qui a été mis dans l'impossibilité permanente de continuer ses fonctions en raison d'infirmités résultant de blessures ou de maladies contractées ou aggravées, soit en service, soit en accomplissant un acte de dévouement dans un intérêt public, soit en exposant ses jours pour sauver la vie d'une ou plusieurs personnes, peut être mis à la retraite par anticipation soit sur sa demande, soit d'office, à l'expiration des délais prévus au troisième alinéa de l'article 30 et a droit à la pension rémunérant les services prévus au 2° de l'article 7 et au 2° du 1 de l'article L. 24 du Code des pensions civiles et militaires de retraite ».

(2) Aux termes duquel : « I. Les fonctionnaires qui ont été mis à la retraite dans les conditions prévues à l'article 36 ci-dessus bénéficient d'une rente viagère d'invalidité cumulable avec la pension rémunérant les services prévus à l'article précédent. Le

bénéfice de cette rente viagère d'invalidité est attribuable si la radiation des cadres ou le décès en activité interviennent avant que le fonctionnaire ait atteint la limite d'âge sous réserve de l'application des articles 1-1 et 1-2 de la loi du 13 septembre 1984 susvisée et sont imputables à des blessures ou des maladies survenues dans l'exercice des fonctions ou à l'occasion de l'exercice des fonctions, ou résultant de l'une des autres circonstances énumérées à l'article 36 ci-dessus ».

(3) Qui prévoit que : « I. - Les conjoints d'un fonctionnaire ont droit à une pension égale à 50 % de la pension obtenue par le fonctionnaire ou qu'il aurait pu obtenir au jour du décès. II. - A la pension de réversion s'ajoute, le cas échéant, la moitié de la rente d'invalidité mentionnée à l'article 37 dont le fonctionnaire bénéficiait ou aurait pu bénéficier ».

décret du 26 décembre 2003 relatif au régime de retraite des fonctionnaires affiliés à la caisse nationale de retraites des agents des collectivités locales, le conjoint d'un fonctionnaire, dont le décès en activité, avant la limite d'âge, est imputable à des blessures ou à des maladies survenues dans l'exercice des fonctions ou l'occasion de l'exercice des fonctions, a droit, en sus de la moitié de la pension, au versement de la moitié de la rente viagère d'invalidité attribuable à la victime.

Lors de sa séance du 24 mai 2005, la commission de réforme reconnaît le caractère d'accident de trajet. Mais un refus est opposé à la demande de Mme O. par une décision du 26 juillet 2005 confirmé par une décision, en date du 9 novembre 2005, du directeur général de la Caisse des dépôts et consignations, qui est le gestionnaire de la Caisse nationale de retraites des agents des collectivités locales (4) au motif que « *le jour de l'accident [M. O.] se trouvait à la gare de Laigneville qui n'est pas sur le trajet usuel* » et que « *cette situation ne peut être considérée comme résultant d'un détour lié à des nécessités de la vie courante ou à la volonté d'éviter des difficultés spécifiques de circulation* ».

S'agissant d'un avis conforme, vous admettez qu'il puisse faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir (5).

Saisi par l'intéressée d'une demande d'annulation de cette décision du 9 novembre 2005, le Tribunal administratif d'Amiens la rejette par un jugement du 31 décembre 2007 contre lequel Mme O. se pourvoit régulièrement en cassation. Ce litige relève de votre compétence directe (6).

Un mot tout d'abord sur l'article 1er du jugement attaqué par lequel le tribunal administratif d'Amiens a mis hors de cause, à sa demande, l'Assistance publique-Hôpitaux de Paris, employeur de la victime. Dès lors qu'il était exclusivement saisi de la décision de la Caisse des dépôts et consignations refusant de reconnaître à Mme O. le bénéfice d'une rente viagère d'invalidité, le tribunal n'a pas commis d'erreur de droit en procédant de la sorte.

Venons-en maintenant au cœur du litige. Citons les motifs pertinents du jugement attaqué qui est, contrairement à ce qui est soutenu, suffisamment motivé : après avoir relevé « *qu'il est constant que travaillant à Paris à l'hôpital Ferdinand Widal, [M. O.] empruntait pour retourner à son domicile le train en direction*

d'Amiens jusqu'à Creil ; qu'il changeait de train dans cette gare pour en prendre un autre en direction de Compiègne jusqu'à la gare de Villers-Saint-Paul, commune où il demeurait » et « *que la gare de Laigneville, située juste après Creil en direction d'Amiens, se trouvait en dehors de l'itinéraire normal de M. O.* », le tribunal administratif a estimé « *qu'en tout état de cause, ce détour, alors même que la requérante soutiendrait que son mari se serait endormi dans le train et réveillé à Laigneville, n'était pas lié aux nécessités de la vie courante ou en relation avec l'exercice des fonctions de M. O.* » pour en déduire « *que c'est dès lors à bon droit que la Caisse des dépôts et consignations a refusé de reconnaître à l'accident dont M. O. a été victime le caractère d'un accident du travail* ».

En l'absence de toute définition législative ou réglementaire, c'est par voie prétorienne que vous avez consacré la notion de l'accident de service ainsi que celle, qui lui est assimilée, de l'accident de trajet.

Cette notion d'accident de service, est soumise, en cassation, au contrôle de la qualification juridique des faits (7). Il doit en aller de même de celle d'accident de trajet. Bien entendu, vous exercez, en amont, le contrôle de l'erreur de droit sur les critères retenus pour effectuer cette qualification. Or, il est soutenu que le raisonnement des premiers juges est entaché d'erreur de droit.

Cette opération de qualification renvoie nécessairement à la question de l'imputation de l'accident à l'exécution du service.

Précisons d'emblée que la cause de l'accident est sans incidence sur son imputabilité au service. La qualification d'accident de trajet – ou de service – dépend exclusivement de la question de savoir s'il est survenu dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice des fonctions peu en importe la cause qui peut éventuellement résider dans un comportement fautif de la victime. C'est pourquoi, dans notre affaire, la question de savoir si et dans quelle mesure l'accident fatal (la chute mortelle) de M. O. est lié à son alcoolémie est sans incidence sur sa qualification d'accident de trajet.

Certes, dans pareille hypothèse, la faute commise par la victime est susceptible d'être prise en compte mais uniquement dans un second temps. Ainsi que vous l'avez jugé, une faute intentionnelle ou lourde du fonctionnaire peut exonérer l'administration de son

(4) Selon l'article 31 du décret du 26 décembre 2003 précité, une commission de réforme est constituée « *pour apprécier la réalité des infirmités invoquées* » et « *la preuve de leur imputabilité au service* » mais « *le pouvoir de décision appartient dans tous les cas à l'autorité qui a qualité pour procéder à la nomination sous réserve de l'avis conforme de la CNRACL* ».

(5) Vous pourriez faire évoluer votre jurisprudence en qualifiant une telle demande de recours de plein contentieux afin de l'attirer dans le bloc des litiges relatifs aux pensions.

(6) Voyez notamment 10 février 2006, *Ministre de l'Economie c/ Mme Camus*.

(7) CE, 6 octobre 1999 *Roces-Fernandez* T. p. 856, 862 et 987 ; alors que la Cour de cassation la laisse à l'appréciation souveraine des juges du fond.

obligation de prendre en charge les conséquences dommageables d'un accident de service (8). Mais ainsi que le marque très clairement votre décision *Giacomino* (9), le comportement fautif de la victime est sans incidence sur la nature de l'accident subi. La logique retenue par le Code de la Sécurité sociale est identique. L'article L. 411-1 de ce code consacre une définition matérielle de l'accident du travail dans laquelle la cause de ce dernier est neutralisée : « *est considéré comme accident du travail, quelle qu'en soit la cause, l'accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail* ». Ce n'est que, dans un second temps parfaitement autonome du premier qui consiste à caractériser l'accident survenu, que la faute de la victime peut éventuellement être prise en compte. L'article L. 453-1 du Code de la Sécurité sociale prévoit ainsi que « *l'accident résultant de la faute intentionnelle de la victime* » ne donne lieu à « *aucune prestation ou indemnité* » en vertu du livre IV et que la rente peut être diminuée si le conseil d'administration de la caisse « *estime que l'accident est dû à une faute inexcusable de la victime* » (10).

Lorsqu'il survient au temps et au lieu de travail, il existe une forme de présomption d'imputabilité au service de l'accident arrivé dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice des fonctions (11).

S'agissant d'un accident survenu en dehors des lieu et temps de travail, sa qualification d'accident de service est subordonnée à la condition qu'il présente un lien suffisamment direct avec celui-ci. Ainsi que l'explique Daniel Labetoulle, dans ses conclusions sur votre décision *Ministre de l'économie et des finances c/ Gollé* (12), l'accident doit être survenu « *à l'occasion d'une activité qui apparaisse comme le prolongement normal du service, c'est-à-dire soit comme la continuation de l'exécution de l'objet même du service soit le corollaire normal des obligations du service* ».

Tel est notamment le cas des accidents dont est victime un fonctionnaire en mission (13).

Tel est également le cas des accidents de trajet pour lesquels votre jurisprudence s'est attachée à rester cohérente avec celle de la Cour de cassation. Ainsi que

l'explique Mme Laroque, dans ses conclusions sur votre décision *Ministre de l'éducation nationale c/ Mme Deymonnaz* (14), vous vous référez, au moins implicitement, aux principes qui inspirent le Code de la Sécurité sociale qui assimile expressément, comme nous le verrons dans un instant, l'accident survenu pendant le trajet aller et retour entre la résidence et le lieu de travail, à un accident du travail. Comme le relève André-Jacques Exbrayat, dans son étude consacrée à « *L'accident de service hors du lieu de travail* » (15) : « *l'accident dont est victime un agent, sur l'itinéraire normal aller et retour, du domicile au lieu de travail, est en principe, réputé survenu à l'occasion de l'exercice des fonctions et pris en charge au titre de la législation sur les accidents de service* ».

Vous avez défini le régime de l'accident de trajet (16) à partir de la notion d'itinéraire protégé (17). Un accident de trajet est qualifié d'accident de service à la condition qu'il soit survenu alors que l'agent se trouvait sur cet itinéraire protégé.

Par itinéraire protégé, il convient d'entendre celui que doit normalement emprunter l'agent pour relier son domicile et son lieu de travail. En l'état actuel de votre jurisprudence, la notion d'itinéraire normal recouvre deux catégories distinctes de trajets.

La première catégorie ne présente pas de difficulté particulière quant à son périmètre : elle correspond au trajet habituel – qui sera en principe direct – compris entre le domicile et le lieu d'exercice des fonctions, qui sont alternativement les points de départ et d'arrivée. Comme l'expose Jean-Laurent Pecchioli, dans son étude précitée : « *ce standard renvoie à l'idée d'un trajet qui est emprunté coutumièrement par la victime et qui se révèle être le plus court possible* ». Mais vous acceptez qu'il puisse exister, à l'aune de ces critères, plusieurs itinéraires normaux (18).

L'identification des points de départ et d'arrivée est généralement aisée : en principe, le domicile correspond au lieu du principal établissement de l'agent et le lieu de travail à celui où il travaille effectivement de manière habituelle. La détermination des seuils au départ et à

(8) Section 27 novembre 1959, *Ministre des affaires économiques et financières c/ M. Thrivaudey* p. 638 ; 23 mai 2003 *Mme Martin née Roty*.

(9) 19 octobre 1973 p. 581.

(10) Voir notamment sur ce point Cour cass. 2^e civ., 27 janvier 2004, Bull. civ. II n° 25, qui définit la faute inexcusable du salarié comme faute inexcusable « *la faute volontaire du salarié, d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience* ».

(11) Voir sur ce point la synthèse de Didier Jean-Pierre « *La qualification d'accident de service dans le droit de la fonction publique* » in *La semaine juridique Administrations et Collectivités territoriales*, 22 janvier 2007.

(12) Section 17 octobre 1975 p. 518.

(13) Voyez sur ce point Section 3 décembre 2004 *M. Quinio* p. 448.

(14) 5 octobre 1983 T. p. 767.

(15) AJDA 20 mars 1986 p. 146.

(16) L'administration a fait sien ce régime par voie de circulaire (voir notamment la circulaire du 30 janvier 1989 et la lettre circulaire du 4 décembre 1995).

(17) Voir sur ce point l'excellente étude de Jean-Laurent Pecchioli in *La semaine juridique, Administrations et collectivités territoriales*, n° 9, 24 février 2003.

(18) Par exemple 1^{er} mars 1996 *Ministre de l'Intérieur c/ M. Rolando*.

l'arrivée est éventuellement plus délicate et a donné lieu à certains raffinements jurisprudentiels (voyez notamment *Ministre de l'économie et des finances c/ Gollé* précité s'agissant des conséquences du franchissement du seuil de la porte du domicile).

Soucieux d'offrir aux agents publics une large protection face au risque professionnel, vous avez développé une jurisprudence réaliste qui fait rentrer dans le champ des itinéraires protégés certains trajets reliant d'autres pôles. Ainsi peut également être regardé comme survenu sur un itinéraire normal l'accident dont un agent est victime alors qu'il rejoint son lieu habituel de prise de repas ou qu'il effectue un déplacement ponctuel pour raisons de service (19).

Dès lors qu'il se produit sur le trajet habituel de l'agent entre son domicile et son lieu de travail, il existe une présomption d'imputabilité de l'accident au service – parce qu'il est réputé être survenu à l'occasion de l'exercice des fonctions (20). Cette présomption n'est pas renversée alors même que l'accident est imputable à une faute de l'agent (21).

La notion d'itinéraire normal recouvre une seconde catégorie de trajets correspondant aux hypothèses dans laquelle l'agent se détourne, pour des motifs justifiés, de son trajet habituel. Sur ce point, votre jurisprudence a évolué dans un sens favorable aux victimes d'accidents.

Dans un premier temps, vous jugiez qu'un accident survenu en dehors du trajet habituel dont l'agent s'était écarté pour des raisons personnelles n'est pas imputable au service (22).

Vous avez ensuite développé un courant jurisprudentiel sur la notion de détour qui constitue l'écho fidèle de la jurisprudence judiciaire.

Dans sa thèse consacrée à *La protection juridique des victimes d'accidents de trajet* (23), Laurent Milet présente une synthèse remarquable de la jurisprudence judiciaire en la matière.

C'est la loi du 30 octobre 1946 sur la prévention et la réparation des accidents du travail qui a procédé, à son article 2, à l'assimilation entre accident de trajet et accident du travail : « est également considéré comme accident du travail l'accident survenu [...] pendant le trajet de la résidence au lieu du travail et vice versa dans la mesure où le parcours n'a pas été interrompu ou détourné pour un motif dicté par l'intérêt personnel ou indépendant de leur emploi ».

La loi du 23 juillet 1957 a complété cet état du droit en confirmant un certain nombre d'orientations jurisprudentielles. En sont issues les dispositions de l'article L. 415-1 du Code de la Sécurité sociale qui seront ensuite modifiées par l'ordonnance du 21 août 1967. Elles figurent aujourd'hui à l'article L. 411-2 du Code de la Sécurité sociale aux termes duquel : « Est également considéré comme accident du travail, lorsque la victime ou ses ayants droit apportent la preuve que l'ensemble des conditions ci-après sont remplies ou lorsque l'enquête permet à la caisse de disposer sur ce point de présomptions suffisantes, l'accident survenu à un travailleur mentionné par le présent livre, pendant le trajet d'aller et de retour, entre : 1°) la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où le travailleur se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail. Ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ; 2°) le lieu du travail et le restaurant, la cantine ou, d'une manière plus générale, le lieu où le travailleur prend habituellement ses repas, et dans la mesure où le parcours n'a pas été interrompu ou détourné pour un motif dicté par l'intérêt personnel et étranger aux nécessités essentielles de la vie courante ou indépendant de l'emploi ».

Cette dernière mention était en facteur commun du 1° et du 2° jusqu'à l'intervention du décret du 17 décembre 1985 qui, en procédant à la renumérotation des articles du Code de la Sécurité sociale, l'a inexactement rattachée au seul 2°. Dans l'attente d'une correction rédactionnelle, les juges judiciaires ont heureusement continué de la regarder comme s'appliquant à l'ensemble de l'article.

C'est donc le législateur qui a expressément prévu, par une rédaction *a contrario*, que certains détours du trajet habituel puissent, par exception à la règle, être regardés comme n'ayant pas pour effet de faire sortir le travailleur de son itinéraire normal. Ainsi que l'écrit Laurent Milet, « il ressort de l'article L. 411-2 une double condition négative concernant la justification des détours ou interruptions de trajet » : cela « signifie, a contrario, que le trajet peut être détourné ou interrompu si le motif de ce détour ou de cette interruption répond à une nécessité essentielle de la vie courante ou est dépendant de l'emploi ».

La Cour de cassation a fait une application plutôt stricte de cette exception du « détour justifié », d'une part en distinguant le simple détour du trajet distinct (24) et, d'autre part, en retenant une conception étroite des

(19) Voir par exemple 25 juillet 1975, *Patacchini* p. 441 ; 2 juillet 1980, *Darengosse* p. 297.

(20) 10 février 1960, *Ministre des Finances c/ société l'électrique Lille Roubaix Tourcoing* p. 100 ; 17 juin 1977, *Cossic T.* p. 877.

(21) 19 octobre 1973 *Sieur Giacomino* précité.

(22) 13 juillet 1963 *Epoux Mattoni* p. 431 ; 20 mai 1977 *Poupinéau T.* p. 869 ; 12 février 1982 *Ministre de l'éducation c/ Muller T.* p. 654.

(23) Bibliothèque de droit social, t. n° 35, LGDJ, 2002.

(24) Voir Cour cass. Ass. Plénière 10 octobre 1975, JCP 1976-II-18296 ; 19 mars 1986 n° 84-12281, Bull.

mobiles de nature à justifier un détour (25). S'agissant des hypothèses dans laquelle la Cour reconnaît que le détour a été dicté par les nécessités essentielles de la vie courante, voyez par exemple pour un « *court arrêt dans un café motivé par les efforts de la journée et l'allongement du parcours* » (26), pour l'achat de pain (27), pour un retrait d'argent (28), pour un détour de quelques centaines de mètres pour faire des achats nécessaires à son repas du soir (29).

Décidant de faire évoluer votre jurisprudence, vous avez fait vôtre cette recherche des mobiles de la victime. Face à un détour, vous recherchez, afin d'apprécier s'il est ou non de nature à faire obstacle à la qualification d'accident de trajet, s'il est justifié par les nécessités de la vie courante ou les conditions normales d'exercice de l'emploi.

Tout cela est fort logique. Si l'agent emprunte le trajet habituel qui rejoint son lieu de travail et sa résidence, le lien avec le service – qui s'explique par le fait que le service a rendu nécessaire sa présence sur cet itinéraire – est présumé. Mais s'il s'en détourne, cette présomption d'imputabilité disparaît : l'agent doit alors le justifier (30) au moyen de mobiles d'une nature telle que le lien avec le service est réputé n'avoir pas été rompu en dépit de ce détour. Le motif dépendant de l'emploi constitue une justification naturelle. Quant aux nécessités de la vie courante, leur prise en compte traduit le libéralisme avec lequel le juge comme le législateur manient la notion d'itinéraire normal.

De manière générale, votre jurisprudence est moins restrictive que celle de la Cour de cassation : pour être admise, il suffit que la justification avancée ne soit pas la convenance ou l'intérêt personnel. Vous avez ainsi admis un détour justifié par des examens dans un laboratoire d'analyses médicales (31), le passage chez la nourrice de l'enfant (32), l'arrêt dans une boulangerie (33).

Vous n'hésitez pas à aller au-delà de la jurisprudence judiciaire en reconnaissant à la victime de l'accident, au vu de tels motifs, le droit à la protection légale même en cas de détour l'ayant conduit à dépasser légèrement son domicile (34) et, à certaines conditions, lorsque l'accident survient pendant une interruption de trajet (35).

Ainsi que le résume pertinemment Jean-Laurent Pecchioli, dans son étude précitée : « *Au-delà de l'application rigoureuse des critères de l'accident de trajet, le juge s'efforce de prendre en compte les modes de vie et de pensée des victimes. Bref, de ne pas déroger de manière abrupte à l'équité* ».

Il est toutefois une hypothèse dans laquelle il nous semble que l'état actuel de votre jurisprudence ne permet pas d'appréhender, de manière satisfaisante, la véritable nature de l'accident dont a été victime l'agent public. C'est précisément celle de l'espèce.

Pour adopter la solution contestée devant vous, le tribunal administratif s'est en effet placé dans le cadre de la jurisprudence sur le « détour justifié ». Ce faisant, il pouvait s'autoriser du raisonnement que vous avez tenu dans la décision du 4 juillet 2001, *Ministre de l'Economie c/ conjoints Ferrand*. Dans cette affaire était en effet en cause un détour « *par inadvertance* » – ce sont les termes mêmes de l'arrêt – du trajet habituel. Les juges d'appel avaient néanmoins reconnu à l'accident le caractère d'un accident de service en relevant « *qu'il était vraisemblable que M. Ferrand avait dû, en raison de son état de fatigue, suivre par inadvertance l'itinéraire qu'il empruntait quelques années auparavant pour se rendre au lycée où il enseignait alors et, se rendant compte de son erreur, rebrousser chemin* ». Saisi en cassation, vous avez censuré ce raisonnement non pas au motif que l'intéressé se trouvait dans la direction opposée au trajet qu'il aurait dû emprunter mais parce que la Cour n'avait pas recherché si la présence de l'agent « *en dehors de son itinéraire habituel* » était « *liée aux nécessités de la vie courante ou en relation avec l'exercice de ses fonctions* ». Dans son commentaire de cet arrêt, Jean-Laurent Pecchioli relève pertinemment que la raison de l'écart – l'erreur de trajet – ne pouvait être prise en compte dans le cadre de la jurisprudence sur les détours justifiés : « *l'erreur ne peut s'assimiler à une bonne raison. Si c'est une raison qui permet d'expliquer ce détour, elle ne peut en aucun cas le fonder juridiquement. Autrement dit, elle ne peut accéder au rang de raison justificative, n'étant pas consciente d'elle-même* ».

C'est le même raisonnement qu'ont retenu les premiers juges dans notre affaire en opposant à la demande de

(25) Voir par exemple Soc. 8 novembre 1972, Bull., s'agissant de l'achat de timbres.

(26) Soc. 22 février 1962, Bull.

(27) Soc. 17 octobre 1974 Bull.

(28) Soc. 4 novembre 1976, Bull.

(29) Soc. 15 octobre 1981, Bull.

(30) L'article L. 411-2 du Code de la Sécurité sociale précise bien que « *la victime ou ses ayants droit* » doivent « *apporter la preuve que l'ensemble des conditions [requisites] sont remplies* ».

(31) 15 mars 1995, *Caisse des dépôts et consignations*.

(32) 9 janvier 1995, *Caisse des dépôts et consignations*.

(33) 2 février 1996, *Ministre du Budget c/ Dussailland*.

(34) 27 octobre 1995, *Ministre du Budget c/ Cloatre* p. 383 ; tel n'est pas le cas si la victime avait emprunté la direction opposée à son trajet habituel (20 janvier 1989 *Mme Le Bars*).

(35) Notamment 5 octobre 1983 *Ministre de l'Éducation nationale c/ Mme Deymonnaz* précité ; 21 juin 1995 *CDC*. Alors que la Cour de cassation l'exclut par principe (Ass. Plénière 19 juin 1963). Mais la jurisprudence administrative exclut les accidents survenus lors de l'interruption de trajet, à l'intérieur d'un bâtiment (par exemple 10 février 2006 *Ministre de l'Économie c/ Mme Camus* s'agissant d'un accident à l'intérieur d'une crèche).

Mme O. l'absence de motifs de nature à justifier la présence de son époux décédé en dehors de son trajet habituel.

Et néanmoins, nous pensons qu'en déniait le caractère d'accident de trajet à l'accident dont a été victime M. O., ils ont commis une erreur de droit. Nous vous invitons en effet à ajouter aux deux catégories que recouvre la notion d'itinéraire normal, en l'état actuel de votre jurisprudence, une troisième catégorie qui recouvre les écarts consécutifs à un incident de parcours. Cette solution qui implique l'abandon de votre décision précitée *Ministre de l'Economie c/ conjoints Ferrand* respecte à la fois la logique d'ensemble du régime des accidents de service et le principe de l'équité.

Equitable tout d'abord : cette solution l'est assurément dans la mesure où elle permet d'attirer dans le champ de la protection légale des hypothèses qui n'en relèvent pas jusqu'à présent. Nous ne concevons en effet d'évolution de jurisprudence, en la matière, que dans un sens toujours plus favorable aux victimes.

Respectueuse ensuite de la logique du régime des accidents de service et en particulier du sous-ensemble que constituent en son sein les accidents de trajet. La victime d'un accident ou ses ayants droit bénéficie d'une prise en charge, selon diverses modalités (en l'espèce une rente viagère d'invalidité) si et dans la mesure où cet accident est survenu lors d'un trajet induit par l'exécution du service. En d'autres termes, l'imputabilité de l'accident au service suppose que l'agent qui en a été la victime ne se serait pas trouvé à l'endroit où celui-ci est survenu s'il n'allait pas ou ne venait pas de s'acquitter de ses obligations de service.

C'est pourquoi le trajet habituel domicile/travail constitue un itinéraire protégé. L'assimilation à un itinéraire normal du détour justifié par des mobiles tenant aux conditions de l'emploi ou aux nécessités de la vie courante est une fiction juridique, plus puissante encore dans le second cas que dans le premier, construite aux fins d'élargir la couverture du risque professionnel. Mais les conditions auxquelles est subordonnée cette extension du régime de protection ne sauraient avoir pour effet d'exclure de son champ des hypothèses qu'elle n'entend pas couvrir.

La recherche des justifications au détour n'a en effet de sens que pour autant que ce détour est délibéré. Pour être regardé comme un détour au sens du Code de la Sécurité sociale comme de la jurisprudence tant judiciaire qu'administrative, un écart par rapport au trajet habituel doit nécessairement être volontaire. Cette caractéristique, inhérente à la notion de détour, découle de la lettre de l'article L. 411-2 du Code de la Sécurité sociale qui précise les motifs pour lesquels peut être admis un détour « *dicté*

par un intérêt personnel ». A vrai dire, nous ne comprenons pas la logique consistant à rechercher la justification d'un écart qui n'est pas délibéré, qu'il résulte d'une inadvertance de l'agent qui le conduit à prendre la mauvaise sortie de l'autoroute – c'est l'hypothèse *Ferrand* – ou d'un assoupissement dans le train qui lui fait rater la bonne station – c'est le cas de l'espèce.

Il existe en effet, indépendamment des détours volontaires, des écarts par rapport au trajet habituel que seuls expliquent des incidents de parcours. Nous en identifions deux catégories distinctes.

La première renvoie aux cas dans lesquels une cause extérieure contraint l'agent à sortir du trajet habituel. C'est l'écart subi en raison d'une circonstance exogène : grève des transports, panne de voiture, déviation ou encore graves difficultés de circulation. Dans pareille hypothèse, il nous semble naturel d'admettre qu'un écart, certes conscient mais subi, par rapport au trajet habituel ne soit pas regardé comme faisant quitter l'itinéraire normal. Certaines de vos décisions l'admettent en pratique sans que vous ne l'ayez jamais consacré en théorie (voyez 4 décembre 1974 *Ministre de l'Economie c/ Sauvignon* p. 615, où vous relevez *a contrario* que l'itinéraire suivi, qui n'était pas le plus direct, n'était pas imposé par les conditions de la circulation).

La seconde catégorie recouvre les cas de figure dans lesquels l'écart tient bien au comportement de l'agent mais ne traduit cependant aucune intention de sa part de ne pas relier directement son lieu de travail et son domicile (36). Ce sont les hypothèses de l'erreur, de l'inadvertance ou de la distraction. Qui n'a jamais raté sa station habituelle de métro, plongé dans ses pensées ou la lecture du journal ? Et c'est à ce dernier cas de figure que nous rattachons les douloureuses circonstances de l'espèce.

Nous vous proposons donc une évolution de jurisprudence qui consiste à admettre que l'accident doit être regardé comme s'étant produit sur l'itinéraire normal – et donc protégé à ce titre – dans les trois cas de figure suivants :

- si l'accident survient au cours du trajet habituel : il existe alors une présomption d'imputabilité au service ;
- si l'accident se produit lors d'un détour volontaire du trajet habituel, la présomption disparaît mais l'imputation au service reste possible si la victime (ou ses ayants-droit) avance des mobiles – motifs dépendant de l'emploi ou nécessités de la vie courante – qui permettent de considérer que le lien avec le service n'est pas rompu ;
- si l'accident a lieu hors du trajet habituel en raison d'un incident de parcours : il n'existe aucune présomption d'imputabilité mais nous vous invitons à admettre que le

(36) Un tel écart est à la fois subi et inconscient.

lien avec le service puisse être regardé comme n'ayant pas été rompu si la victime (ou ses ayants droit) fournit des explications attestant que cet écart ne manifeste aucune volonté de sa part de sortir du trajet habituel mais trouve dans son origine dans une cause extérieure (37) ou un comportement personnel non intentionnel (38).

Vous pourriez redouter que la reconnaissance de cette dernière et nouvelle catégorie ne porte en germe une extension incontrôlable des cas de prise en charge des accidents de trajet. Trois séries de considérations conduisent à dissiper ces craintes.

En premier lieu, il n'existera, comme nous venons de vous l'indiquer, aucune présomption d'imputabilité au service des accidents survenus à la suite d'un incident de parcours. Une telle présomption, qui n'est jamais irréfragable, n'existe que pour les accidents qui se sont produits lors du trajet habituel. A l'instar de ce que vous exigez en cas de détour volontaire, la victime devra, en cas d'écart consécutif à un incident de parcours, verser au dossier les éléments de nature à établir que le lien avec le service n'a pas été rompu du seul fait qu'elle a quitté le trajet habituel. Alors que la qualification d'itinéraire normal requiert, dans le premier cas, que l'agent avance des justifications, elle supposera, dans le second, qu'il fournisse des explications quant à sa présence hors du trajet habituel.

L'introduction, pour l'application du régime des accidents de trajet, d'un critère intentionnel ne présente, en deuxième lieu, aucune difficulté particulière. D'une part, ce critère s'inscrit en parfaite cohérence avec la logique du système. L'imputation au service repose nécessairement sur un élément subjectif correspondant à l'intention de l'agent (d'aller exercer ses fonctions ou de retourner à son domicile). Dans son commentaire précité, Jean-Laurent Pecchioli critiquait d'ailleurs la solution *Ferrand* en ces termes : « *en l'espèce, si le point d'arrivée a objectivement changé en cours de route, l'élément subjectif, lui n'a pas varié : l'enseignant souhaitait se rendre à son lieu de travail. La raison était donc bien motivée par le service [...] Le fait qu'il se soit trompé n'entre pas en ligne de compte puisque la nature même de l'erreur est de croire une chose vraie alors qu'elle est fausse. La mauvaise direction était pour le fonctionnaire la bonne* ».

D'autre part, l'inclusion de données psychologiques dont la preuve peut s'avérer « *aléatoire et incertaine* » (39) n'entraîne aucun bouleversement de votre grille de contrôle. C'est bien à l'examen de l'intention de la victime

que vous procédez lorsque vous appréciez, au moyen de la technique du faisceau d'indices, la pertinence du mobile justifiant le détour. Vous ferez de même pour apprécier la raison expliquant l'écart par rapport au trajet habituel. Certes, dans le premier cas, il s'agit d'appliquer un critère positif (l'intention de la victime ayant décidé du détour) tandis que, dans le second, le critère sera négatif (l'absence d'intention de s'écarter du trajet habituel). Mais nous ne croyons pas qu'il soit plus difficile d'être le juge des aléas du quotidien que celui des nécessités de la vie courante.

Enfin et surtout, vous avez déjà dégagé, par voie prétorienne, des critères objectifs qui permettront de cantonner, le moment venu, cette évolution de jurisprudence. Sans aller aussi loin que la Cour de cassation dans la distinction entre le détour et le trajet distinct, vous avez subordonné la qualification d'accident de trajet à la double condition que celui-ci soit survenu alors que l'agent ne se trouvait pas trop éloigné, dans l'espace comme dans le temps, de son trajet habituel. Ce qui vaut pour le détour justifié vaudra pour l'écart admissible. La victime ne pourra être regardée comme n'ayant pas quitté l'itinéraire normal que si l'accident s'est produit sur un lieu qui reste proche du trajet habituel (40) et à un horaire qui n'est pas sans rapport avec celui d'habitude (41). Ces caractéristiques objectives auxquelles est subordonné le caractère vraisemblable de l'explication fournie par la victime encadrent de manière raisonnable l'extension des cas de protection légale.

Vous l'avez compris. Alors que l'application de votre jurisprudence dans son état actuel conduirait à rejeter le pourvoi de Mme O., nous sommes fermement en faveur d'une évolution qui présente le double avantage d'enrichir votre jurisprudence sans en bouleverser le courant relatif aux détours volontaires.

Nous suivre en effet n'aura aucune incidence sur votre jurisprudence sur les détours justifiés. C'est heureux car elle est, après de notables évolutions, aujourd'hui stabilisée dans un état analogue à celui de la jurisprudence judiciaire. Notre solution contribuera en revanche à renforcer la protection dont bénéficient les agents publics victimes d'accident en consacrant une nouvelle catégorie d'accidents de trajet. Les hypothèses qu'elles recouvrent ne sont que rarement portées jusqu'au prétoire (le vôtre ou celui du juge judiciaire) car, dans la plupart des cas, les caisses admettent, en équité, l'imputation au service. L'occasion vous est fournie de consacrer en droit une telle

(37) C'est l'écart conscient mais subi.

(38) C'est l'écart inconscient et donc subi.

(39) Pour reprendre les termes d'André-Jacques Exbrayat, dans son étude précitée.

(40) Voyez notamment 20 janvier 1989 *Mme Le Bars* ; dans sa thèse précitée, L. Millet souligne « *l'exigence d'un simple détour qui ne s'éloigne guère de l'axe de l'itinéraire normal* ».

(41) Voyez sur ce point 10 mai 1989, *CDC c/ Bataille*, qui relève que l'accident est survenu « *dans le temps de trajet normal* » ; *Cossic* précité qui admet un horaire en avance ou encore 4 janvier 1985 *Secrétaire d'Etat auprès du ministre de la Défense chargé des Anciens combattants c/ Choucroun T.* p. 666 s'agissant d'un léger retard.

solution. Elle vous conduira à être pionniers en la matière, comme vous n'avez jamais hésité à l'être depuis la jurisprudence *Cames* sans vous placer aucunement en porte-à-faux avec la Cour de cassation (42).

Nous vous invitons donc à censurer l'erreur de droit commise par les premiers juges qui ont estimé que l'accident à l'origine du décès de M. O. ne revêtait pas le caractère d'un accident de service, sans rechercher au préalable si l'écart effectué par celui-ci par rapport à son itinéraire habituel de retour à son domicile avait ou non le caractère d'un détour volontaire. Vous annulerez l'article 2 du jugement attaqué et réglerez, dans cette mesure, l'affaire au fond en application des dispositions de l'article L. 821-2 du Code de justice administrative.

Vous commencerez par écarter la fin de non recevoir opposée en défense par la Caisse des dépôts et consignations. Certes, la décision attaquée a été notifiée à Mme O. le 14 novembre 2005 et sa requête n'a été enregistrée au greffe du Tribunal administratif d'Amiens que le 16 janvier 2006 mais le 15 janvier était un dimanche.

Pour régler la question de l'imputabilité de l'accident avec service, il vous faut déterminer si le lien avec le service de la présence de l'intéressé à la gare de Laigneville doit être ou non regardé comme ayant été conservé.

En premier lieu, nous considérons que le lien avec le service n'a pas été rompu par la participation à un pot de service, organisé au titre d'une convivialité professionnelle parfaitement compréhensible le jour de Noël (43). S'agissant de la cause de sa chute mortelle, rappelons que

l'éventuelle faute commise par M. O. à s'être enivré de manière excessive est sans incidence sur l'imputabilité de l'accident au service.

En second lieu, l'écart par rapport au trajet habituel et à l'horaire normal n'est pas important (l'accident est survenu sur la ligne de chemin de fer que la victime empruntait habituellement pour se rendre de son travail à son domicile, dans une gare située juste après celle où il devait prendre une correspondance). Enfin, et c'est l'élément déterminant, il ressort des pièces du dossier que cet écart est dû à l'assoupissement de M. O. et ne traduit aucune intention de sa part de ne pas rejoindre directement son domicile.

Dans ces conditions, et alors même que l'accident serait imputable à la faute de l'intéressé, M. O. doit être regardé comme n'ayant pas quitté son itinéraire normal et l'accident dont il a été victime comme ayant le caractère d'un accident de service.

Vous annulerez l'article 2 du jugement attaqué et la décision du 9 novembre 2005 et puisqu'elle succombe, dans la présente instance, vous condamnerez la CDC à verser une somme de 4 000 euros à Mme O. au titre de l'article L. 761-1 du Code de justice administrative. Vous rejetterez le surplus des conclusions du pourvoi.

Notre solution présente le triple mérite de ne pas heurter le bon sens, de réserver, en fait, une issue équitable à cette malheureuse affaire et, en droit, d'enrichir le régime des accidents de trajet sans pour autant le rendre impraticable

Mattias Guyomar

(42) Voyez pour une décision qui peut être rapprochée de notre solution Cass. Soc. 25 juin 1992 n° 90-16800 : la Cour, après avoir relevé que « l'arrêt attaqué se borne à énoncer que l'accident est survenu à un endroit où l'intéressé n'aurait pas dû se trouver et que s'il y avait eu interruption de trajet il n'était pas prouvé qu'elle eût été motivée par des nécessités essentielles de la vie courante » en déduit « qu'en statuant ainsi, alors qu'au moment de l'accident, la victime se trouvait dans le temps du trajet protégé, la Cour d'appel, qui n'a

caractérisé ni une interruption, ni un détour de ce trajet, de nature à exclure l'application de la législation sur le risque professionnel, n'a pas donné de base légale à sa décision ».

(43) Voyez sur ce point Cass. Crim. 30 octobre 1969, qui admet que le fait de participer à une réception dans les locaux de l'entreprise après la journée de travail n'est pas indépendant de l'emploi ; également en ce sens Soc., 14 février 1980, Bull., s'agissant d'un pot organisé à l'occasion du départ en vacances.

Annexe

FONCTIONNAIRES ET AGENTS PUBLICS – Accident de service – Trajet – Notion – Trajet habituel – Incident de parcours – Lien avec le service (oui).

CONSEIL D'ETAT (6^e s.-sect.) 29 janvier 2010

O. contre Caisse des dépôts et consignations (req. n° 314.148)

Considérant qu'il résulte des articles 30, 31 et 35 du décret du 9 septembre 1965, dont les dispositions sur ce point ont été reprises par les articles 36, 37 et 40 du décret du 26 décembre 2003 relatif au régime de retraite des fonctionnaires affiliés à la Caisse nationale de retraite des

agents des collectivités locales que le conjoint d'un fonctionnaire dont le décès en activité, avant la limite d'âge, est imputable à des blessures ou à des maladies survenues dans l'exercice des fonctions ou l'occasion de l'exercice des fonctions, a droit, en sus de la moitié de la pension, au

versement de la moitié de la rente viagère d'invalidité attribuable à la victime ; que Mme O. se pourvoit contre un jugement du Tribunal administratif d'Amiens qui a rejeté sa demande dirigée contre la décision en date du 9 novembre 2005 du directeur général de la Caisse des dépôts et consignations, gestionnaire de la Caisse nationale de retraites des agents des collectivités locales, lui refusant, à la suite du décès de son mari, la réversion de la rente d'invalidité prévue par ces dispositions ;

Sur la mise hors de cause de l'Assistance publique-Hôpitaux de Paris :

Considérant qu'aux termes de l'article 31 du décret précité du 26 décembre 2003, en matière de reconnaissance d'invalidité : *"Le pouvoir de décision appartient dans tous les cas à l'autorité qui a qualité pour procéder à la nomination, sous réserve de l'avis conforme de la Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales. / Les énonciations de cette décision ne peuvent préjuger ni de la reconnaissance effective du droit, ni des modalités de liquidation de la pension, ces dernières n'étant déterminées que par l'arrêté de concession"* ;

Considérant qu'en mettant hors de cause, à sa demande, l'Assistance publique-Hôpitaux de Paris, employeur de la victime, le tribunal administratif, qui était exclusivement saisi de la décision de la Caisse des dépôts et consignations refusant de reconnaître à Mme O. un droit à une rente viagère d'invalidité suite au décès accidentel de son mari, n'a pas méconnu le sens et la portée des dispositions précitées du 26 décembre 2003 ;

Sur le fond du litige :

Considérant qu'il ressort des pièces du dossier soumis au juge du fond que M. O. est décédé dans la gare de Laigneville au cours de la nuit du 25 au 26 décembre 2003, alors qu'il rentrait par le train à son domicile situé à Villiers-Saint-Paul (Oise), à l'issue de son service d'infirmier à l'hôpital Fernand-Widal à Paris ;

Considérant que, pour décider que l'accident à l'origine du décès de M. O. ne revêtait pas le caractère d'un accident de service, le tribunal administratif a relevé que la gare de Laigneville, située sur la ligne de chemin de fer en direction d'Amiens après celle de Creil où l'intéressé changeait habituellement de train pour en prendre un autre en direction de Compiègne jusqu'à la gare de Villiers-Saint-Paul, commune où il résidait, se trouvait en dehors de l'itinéraire normal de la victime, et qu'en tout état de cause ce détour, alors même que, comme le soutient la requérante, M. O. se serait endormi dans le train et réveillé à Laigneville, n'était ni lié aux nécessités de la vie courante ni en relation avec l'exercice des fonctions de M. O. ; qu'en se déterminant ainsi, sans rechercher si l'écart de trajet effectué par M. O. avait, comme cela était soutenu, un caractère involontaire, le tribunal a entaché sa décision d'une erreur de droit ; que, dès lors, l'article 2 de son jugement doit être annulé ;

Considérant qu'il y a lieu, dans les circonstances de l'espèce, de régler, dans cette mesure, l'affaire au fond en

application des dispositions de l'article L. 821-2 du Code de justice administrative ;

Considérant que la demande de Mme O., qui tend à l'annulation d'une décision du 9 novembre 2005 de la Caisse des dépôts et consignations, qui lui a été notifiée le 14 novembre 2005, a été enregistrée au greffe du Tribunal administratif d'Amiens le 16 janvier 2006, alors que le délai de deux mois expirait le 15 janvier 2006 à minuit ; que, toutefois, le 15 janvier étant un dimanche, la demande introduite le premier jour ouvrable suivant, le 16 janvier, était encore recevable ; qu'ainsi le moyen tiré d'une prétendue forclusion de la demande de Mme O. doit être écarté ;

Considérant qu'ainsi qu'il a été dit ci-dessus, l'accident est survenu sur la ligne de chemin de fer qu'empruntait habituellement M. O. pour se rendre de son travail à son domicile, dans une gare située juste après celle où il devait prendre une correspondance ; qu'il résulte de l'instruction que cet écart par rapport au trajet habituel de l'intéressé est dû à l'assouplissement de ce dernier et ne traduit aucune intention de sa part de ne pas rejoindre directement son domicile dans un délai habituel ; qu'ainsi, et alors même que l'accident serait imputable à une faute de l'intéressé, M. O. doit être regardé comme n'ayant pas quitté son itinéraire normal ; que l'accident dont il a été victime a, par suite, le caractère d'un accident de service ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que Mme O. est fondée à demander l'annulation de la décision par laquelle la Caisse des dépôts et consignations a rejeté la demande de Mme O. tendant à l'attribution d'une rente viagère d'invalidité à titre de réversion ;

Sur l'application de l'article L. 761-1 du Code de justice administrative :

Considérant qu'il y a lieu, dans les circonstances de l'espèce, de faire droit aux conclusions présentées par Mme O., au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du Code de justice administrative, tendant à ce que soit mise à la charge de la Caisse des dépôts et consignations une somme de 4 000 euros au titre des frais exposés tant en première instance que devant le Conseil d'Etat ;

DECIDE :

Article 1^{er} : L'article 2 du jugement du Tribunal administratif d'Amiens du 31 décembre 2007 est annulé.

Article 2 : La décision de la Caisse des dépôts et consignations refusant à Mme O. de qualifier d'accident de service l'accident survenu à son époux est annulée.

Article 3 : L'accident dont M. O. a été victime dans la nuit du 25 au 26 décembre 2003 a le caractère d'un accident de service.

Article 4 : La Caisse des dépôts et consignations versera à Mme O. une somme de 4 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du Code de justice administrative.

(Mme Lemaitre, rapp. - M. Guyomar, rapp. pub. - SCP Waquet, Farge, Hazan, M^e Odent, av.)