

Indemnisation sans égard à la responsabilité et interprétation de la loi du 5 juillet 1985 : la longue marche

Hubert Groutel

Volume 39, Number 2-3, 1998

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/043498ar>
DOI: <https://doi.org/10.7202/043498ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Faculté de droit de l'Université Laval

ISSN

0007-974X (print)
1918-8218 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Groutel, H. (1998). Indemnisation sans égard à la responsabilité et interprétation de la loi du 5 juillet 1985 : la longue marche. *Les Cahiers de droit*, 39(2-3), 395–427. <https://doi.org/10.7202/043498ar>

Article abstract

In many ways the French Statute of July 5, 1985 respecting an improvement in the situation of victims of road accidents will go down in the history of French law as a curiosity uniquely one of its kind. The Legislator, convinced that he was undertaking a simple reform of existing liability, did not realize that he was actually in the process of implementing a no-fault indemnification system. The Cour de Cassation realized from the outset that the new system was no longer one of liability, but that same court then took ten years to discover exactly what the system had become. As a result, we experienced an indecisive period where case law ricocheted from one system to the other and back again. It is this drawn out settling of case law that the reporter proposes to narrate.

Indemnisation sans égard à la responsabilité et interprétation de la loi du 5 juillet 1985 : la longue marche

Hubert GROUDEL*

À beaucoup d'égards, la loi française du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation restera, dans l'histoire du droit français, comme une curiosité sans doute unique en son genre. Le législateur, persuadé qu'il était de procéder à une simple réforme du régime de responsabilité existant, ne s'est pas aperçu qu'il instituait un régime d'indemnisation sans égard à la responsabilité. La Cour de cassation, de son côté, a vu, dès l'origine, que le nouveau régime n'était plus celui de la responsabilité, mais ensuite il lui a fallu une dizaine d'années pour enfin découvrir ce qu'il était. Si bien qu'au cours de cette période, nous avons eu une jurisprudence erratique, oscillant entre les deux régimes.

C'est cette longue marche que se propose de narrer l'auteur du texte qui suit.

In many ways the French Statute of July 5, 1985 respecting an improvement in the situation of victims of road accidents will go down in the history of French law as a curiosity uniquely one of its kind. The Legislator, convinced that he was undertaking a simple reform of existing liability, did not realize that he was actually in the process of implementing a no-fault indemnification system. The Cour de Cassation realized from the outset that the new system was no longer one of liability, but that same court then

* Professeur de droit, Université Montesquieu (Bordeaux IV); directeur de la revue *Responsabilité civile et assurances*.

took ten years to discover exactly what the system had become. As a result, we experienced an indecisive period where case law ricocheted from one system to the other and back again.

It is this drawn out settling of case law that the reporter proposes to narrate.

	<i>Pages</i>
1. La loi du 5 juillet 1985	399
1.1 La période antérieure à la loi.....	399
1.1.1 La phase de la dispersion (Tunc et les autres).....	400
1.1.2 La phase de la concentration (travaux de la commission Bellet).....	402
1.2 Les dispositions de la loi.....	404
1.3 Les divergences d'interprétation.....	406
2. L'autonomie du régime d'indemnisation	409
2.1 L'affirmation de l'autonomie.....	409
2.2 La portée nécessaire de l'autonomie.....	410
3. Les questions d'application	414
3.1 La mise en œuvre extensive de règles permettant l'indemnisation.....	415
3.1.1 Les qualifications.....	415
3.1.2 Les preuves.....	417
3.2 La mise en œuvre restrictive des règles écartant l'indemnisation.....	417
4. Les questions fondamentales	419
4.1 L'implication.....	420
4.2 Les incidences de la faute du conducteur victime.....	422
4.2.1 L'incidence sur le dommage direct.....	422
4.2.2 L'incidence sur le dommage par ricochet.....	423
4.3 Le fondement du recours entre codébiteurs.....	424
Conclusion	427

En introduction à sa narration, l'auteur du présent texte croit nécessaire de développer ce qu'il entend par un régime d'indemnisation *sans égard à la responsabilité*. C'est encore la meilleure façon d'éviter des malentendus. L'un de ceux-ci, en particulier, pourrait tenir à l'incertitude quant au point de savoir si l'élimination de la responsabilité s'apprécie à

l'égard de l'auteur du dommage, à l'égard de la victime, ou encore à l'égard des deux ensemble.

Immédiatement, il sera précisé que l'appréciation est portée à l'égard du seul auteur du dommage. Et, de ce point de vue, le véritable critère de distinction entre l'indemnisation fondée sur la responsabilité et l'indemnisation sans égard à celle-ci est la causalité.

- La *responsabilité*, envisagée comme obligation personnelle de réparer (par opposition à des responsabilités du fait d'autrui reposant sur l'idée de garantie), suppose nécessairement que celui qui est chargé de cette obligation a été, ne serait-ce que pour partie, par son fait personnel, ou celui de sa chose, la cause du dommage. Il n'est que de relire les articles 1382 et suivants du Code civil. Peu importe, dès lors, que la cause du dommage ne réside pas dans un fait fautif. Que la responsabilité soit baptisée « objective » parce que l'on impute une faute à une personne privée de discernement ou parce que le gardien aura à répondre des vices cachés de la chose n'empêche pas qu'elle demeure une responsabilité.

- À l'opposé, dans un système d'indemnisation *sans égard à la responsabilité*, pour qu'une personne soit tenue de réparer, il n'est pas nécessaire qu'elle ait, ne serait-ce que pour partie, causé le dommage. La causalité est éliminée en tant que condition. Mais, de ce point de vue, il est important de souligner que, pour une raison qui sera indiquée un peu plus loin, il n'y a aucune contradiction à laisser jouer un rôle à la faute de la victime en tant qu'elle peut la priver d'indemnisation. Contrairement à ce que pensent certains auteurs, la survivance de ce rôle ne laisse pas subsister le régime de la responsabilité. On le comprendra mieux après avoir déterminé à quoi se rattache l'obligation d'indemniser dans un tel régime.

L'indemnisation va être ordonnée autour d'un événement « typé », « qualifié ». Le meilleur exemple en était la réparation des accidents du travail sous l'empire de la loi de 1898, et c'est par abus de langage ou défaut d'imagination que l'on parlait de « responsabilité » de l'employeur, car il pouvait être tenu alors que la cause exclusive de l'accident était une faute de la victime.

De l'événement lui-même naît un droit à réparation au bénéfice de la victime, parce que la loi en dispose ainsi. Il suffit de constater que les conditions d'existence du droit sont remplies, à l'encontre d'un débiteur que la loi désigne selon divers critères, mais qui, par hypothèse, seront étrangers à la responsabilité de celui-ci.

Si le législateur se décide à intervenir à l'égard d'un événement plutôt qu'à l'égard d'un autre, l'accident de la circulation plutôt que l'accident d'alpinisme par exemple, c'est parce qu'il a porté une sorte de jugement de

valeur social sur la condition qu'il convient de réserver à la victime en cas de survenance de cet événement. Si ce n'est que l'expression a été galvaudée dans le passé, on serait tenté de dire que l'octroi d'un droit est le résultat d'un processus au terme duquel les victimes sont jugées dignes d'être juridiquement — et spécialement — protégées.

- Selon le système envisagé, la faute de la victime ne joue pas le même rôle.

Une réparation fondée sur la *responsabilité* est dirigée contre l'auteur du dommage, lequel est tenu de réparer parce que son comportement emporte réprobation. Dès lors, la faute de la victime établit, par contraste, que, dans la mesure de cette faute, rien ne peut être reproché à l'auteur du dommage. C'est une question de causalité pure : le dommage que se cause la victime ne lui est pas causé par l'auteur. Aussi, peu importe que la responsabilité qui pèse sur le gardien de la chose soit présumée, puisque celui-ci est exonéré par la faute de la victime.

Avec la réparation fondée sur un *droit légal*, la victime doit se montrer digne de l'avantage que lui consent la loi. Elle ne l'est plus lorsqu'elle a commis une ou des fautes révélant, de sa part, un mépris délibéré à l'endroit de la société dont elle ne peut à la fois solliciter la protection et bafouer les règles de conduite. Exiger que la faute privative d'indemnisation ait été la cause de l'accident est une simple question de bon sens, et il ne faut pas y voir une survivance de la responsabilité appréciée à l'égard de la victime. Ainsi, dans un système de droit à indemnisation, toute faute causale de celle-ci ne la rend pas nécessairement indigne d'être indemnisée. Il y a place pour une hiérarchie des fautes — certaines étant plus graves que d'autres —, et, à la causalité de la faute de la victime, peut dès lors s'ajouter le degré de gravité de cette faute. Les fautes les moins graves n'entraînent pas la perte du droit à indemnisation, le résultat le plus évident étant que le débiteur de la réparation sera tenu de réparer alors qu'il ne l'aurait pas été dans un régime de responsabilité.

- La conséquence la plus évidente est qu'il ne doit plus y avoir de place pour une assurance de responsabilité, entendue comme garantie d'un débiteur de dommages-intérêts dont il aura fallu, par conséquent, établir au préalable la dette. Étant entendu que la charge de la réparation ne peut pas peser sur une personne (physique ou morale) prise isolément, il importe plutôt de déterminer quel sera l'organisme auquel le titulaire du droit à indemnisation pourra s'adresser afin d'être payé. Il faut ajouter : s'adresser directement. À ce stade, l'assurance, en tant qu'activité de garantie contre les risques, n'a pas forcément à être éliminée ni nationalisée. Au même titre que d'autres organismes, privés ou publics, elle dispose d'une aptitude à être

désignée par la loi. Simplement, la nature de la garantie changerait : elle ne serait plus l'assurance de l'auteur du dommage mais celle de la victime.

C'est sans doute le maintien des constructions et mécanismes traditionnels qui a pu, pour partie, faire douter, dans un premier temps du moins, de l'existence d'un changement, le premier à douter ayant été le législateur lui-même.

L'approche du sujet étant ainsi faite, l'auteur du présent texte narrera la longue marche de la manière suivante :

- 1) il commencera par présenter la loi du 5 juillet 1985 ;
- 2) puis il montrera comment la Cour de cassation fut amenée à poser le principe de l'autonomie du nouveau régime ;
- 3) mais, aussitôt après, il devra dire que l'affirmation de ce principe fut souvent dépourvue d'effet réel immédiat. Certes, la Cour de cassation s'efforça, dans un certain nombre de situations, de faire produire à la loi son plein effet. Mais ce n'était que sur des questions d'application dont les solutions n'exigeaient pas de prendre parti sur la nature de l'indemnisation ;
- 4) en revanche, lorsqu'il s'est agi des questions fondamentales, la Cour de cassation a commencé par rendre des décisions contraires à la nature de la nouvelle indemnisation. Et c'est en 1997 seulement qu'elle a enfin tiré la véritable conséquence d'une indemnisation *sans égard à la responsabilité*, encore qu'en ce début d'année 1998, elle vient à nouveau de s'égarer, au point que l'on peut se demander si la *responsabilité* parviendra jamais à sortir définitivement du régime de la loi de 1985.

1. La loi du 5 juillet 1985

Il est vrai que la loi du 5 juillet 1985 est intervenue alors que, depuis vingt ans, s'était développé un contexte plutôt trouble, suffisamment en tout cas pour brouiller le contenu de la loi et déchirer ses interprètes.

1.1 La période antérieure à la loi

Cette période avait vu se succéder plusieurs projets dispersés, divergents aussi selon leur origine, avant que ne fût installée, en 1981, une commission, présidée par M. Bellet, un ancien premier président de la Cour de cassation, au sein de laquelle les clivages antérieurs allaient se retrouver.

1.1.1 La phase de la dispersion (Tunc et les autres)

- M. Tunc fut membre, en 1964, d'une commission mise en place par le Garde des sceaux, M. Foyer, où il présenta un rapport qui allait devenir le premier projet Tunc. En 1966, il publia un ouvrage intitulé *La sécurité routière, esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation*, reprenant pour beaucoup son premier projet. Les 8 et 9 mai 1981, dans le cadre des Journées d'étude organisées sur son projet, M. Tunc, ayant amendé son projet initial, proposa un second projet qu'il soumit à certains experts français et étrangers, et, sur rapports de ceux-ci, naquit le troisième projet, version « épurée » en quelque sorte et plus cohérente. Elle place nettement M. Tunc dans le camp de la réparation *sans égard à la responsabilité*.

Dès l'origine, le projet provoqua de vives réactions. Voici comment les a décrites Geneviève Viney :

La prise de position de Mr. André Tunc a provoqué, en 1964, un véritable scandale. Certains juristes s'indignèrent de cette « atteinte à la morale », ils prédirent que l'abandon de la faute ne pouvait conduire qu'aux pires catastrophes en ébranlant les bases de la civilisation. Ils apportèrent ainsi leur appui à des campagnes moins désintéressées [...] et contribuèrent à retarder une évolution qui, au moins dans les accidents de la circulation, paraît inéluctable¹.

Le dernier projet énonçait le principe d'une obligation d'assurance pour garantir les dommages résultant d'un accident de la circulation auquel un véhicule a participé. Il en ressortait nettement qu'un régime de réparation sans égard à la responsabilité doit s'articuler autour de l'existence de l'assurance. En ce qui concerne les dommages corporels, il était prévu que « toute personne victime d'un dommage corporel résultant d'un accident de la circulation auquel un véhicule a participé a le droit d'en être indemnisée », suivant des modalités précisées ensuite. En outre, pour chaque type de préjudice, le projet prévoit que « la victime a droit ». Même formulation en faveur des « héritiers » de la victime décédée, de ses « proches », et des personnes que sa mort prive d'assistance. La seule déchéance de ce droit était envisagée en fonction d'un jugement de valeur portant sur le comportement de la victime, l'auteur du projet privant de ce droit les « voleurs et receleurs ». Après cette affirmation, en leitmotiv, du droit à indemnisation, assorti éventuellement de cas de déchéances, le projet prévoyait certaines restrictions en rapport avec la nature ou l'évaluation du préjudice : par rapport à la réparation intégrale, il excluait certains préjudices ou posait des forfaits ou plafonds. Il proposait une réparation « encadrée » au moyen de barèmes réglementaires pour les dommages matériels causés aux véhicules.

1. G. VINEY, *Traité de droit civil. La responsabilité civile : conditions*, Paris, L.G.D.J., 1982, p. 73.

Quant aux autres dommages matériels, il prévoyait aussi un droit à compensation.

- En son temps, le premier projet Tunc suscita un contre-projet des assureurs, œuvre d'une commission constituée à l'initiative de la Fédération française des sociétés d'assurances, sous la présidence de M. Chenot. Le parti pris fut opposé. Avec vingt ans de recul, on put découvrir, dans ce projet, plus précisément avec sa première caractéristique, les origines de l'une des tendances relatives à l'interprétation de la loi de 1985, celle qui allait s'exprimer sous la plume de M. Margeat et de ses collaborateurs.

Le projet Chenot présentait, en effet, deux caractéristiques. En premier lieu, il maintenait la *responsabilité* civile comme fondement de la réparation avec un dosage différent entre la faute et le risque qui conduirait à une distinction entre le régime applicable aux conducteurs et celui applicable aux non-conducteurs. S'agissant des victimes non-conducteurs, le gardien du véhicule aurait encouru une responsabilité présumée envers celles-ci, parce qu'elles subissent le « risque de la circulation ». Mais, si la victime avait commis une faute inexcusable, elle aurait été privée d'indemnisation, sauf pour le remboursement des frais et la compensation de ses pertes de salaires pendant l'arrêt de travail. Si la faute de la victime était légère, elle n'aurait entraîné qu'une réduction de son indemnisation, et ce, jusqu'à concurrence de 25 p. 100. Quant à la responsabilité entre conducteurs, ceux-ci sont créateurs du risque de la circulation et devaient se voir, dès lors, appliquer un régime moins favorable, marquant un recul par rapport au droit antérieur en ce que la responsabilité aurait été fondée sur une faute prouvée à leur encontre.

- L'auteur du présent texte, en compagnie de son collègue Claude Berr, élaborait un projet² qui se présentait, par rapport aux précédents, comme un régime mixte. Les auteurs partaient d'une analyse plus approfondie du risque de la circulation, dans lequel ils relevaient deux composantes. D'une part, ils soulignaient l'existence inéluctable, en raison du degré d'évolution dans notre société de la circulation automobile, d'une sorte de contrainte collective faisant que chacun ne peut pas vraiment décider en toute liberté d'utiliser ou non un véhicule. Tout acteur de la circulation, automobiliste ou non, est soumis aux risques de celle-ci. D'autre part, ils relevaient la nécessité de prendre en compte les comportements individuels, susceptibles de faire échec à ce « déterminisme » premier. Chaque acteur conserve

2. Projet présenté au public, au cours de journées d'études (13 et 14 octobre 1977), sur le thème « L'accident de la circulation, conséquences individuelles et collectives ». Puis il donna lieu à la publication d'un ouvrage : H. GROUDEL, *Circulation : indemnisation des victimes*, Sirey (avec la collaboration de Cl. Joubert-Supiot), 1981.

une part de libre arbitre qui demeure influente sur son comportement. Cette dualité des composantes du risque de la circulation se traduisait dans le projet par l'institution de deux régimes d'indemnisation : un régime de réparation socialisée, *sans égard à la responsabilité*, où aucune faute, même inexcusable, n'aurait privé la victime d'indemnisation, et un régime de réparation individualisée, eu égard à la conduite individuelle de chacun et conservant le régime traditionnel de *responsabilité*. Les deux régimes ne s'excluaient pas mais se combinaient, parce que ne concernant pas les mêmes préjudices ou concernant des tranches différentes d'un même préjudice. Toute victime eût été assurée de recevoir la première indemnisation, laquelle correspondait à un minimum garanti par la société à travers les mécanismes de l'assurance. Au contraire, une victime ne pouvait prétendre à un complément en relation avec sa situation personnelle, grâce à la seconde indemnisation, que dans la mesure où elle l'avait mérité par une conduite sans faute.

- Il n'est pas possible de clore ce bref rappel sans souligner l'opposition farouche des avocats à tous les projets novateurs qui, en diminuant l'importance de la responsabilité civile comme fondement de la réparation, auraient nécessairement diminué les profits de la profession.

1.1.2 La phase de la concentration (travaux de la commission Bellet)

Cette commission réunissait trois magistrats, deux avocats, deux assureurs et un professeur de droit, M. Tunc. Si, dans le volumineux rapport de cette commission, on constate une unanimité réalisée sur des points mineurs, d'importantes divergences, en revanche, se révèlent sur l'essentiel. En effet, sur ce point, trois grandes orientations se sont dégagées, et le rapport ne fait que les exposer.

- La première orientation est celle des magistrats et de M. Tunc dont on reconnaît sans peine l'influence. Les bénéficiaires de la loi seraient les victimes de tout dommage résultant d'un accident de la circulation auquel aurait participé un véhicule terrestre à moteur. On relève l'affirmation d'un droit à indemnisation. En outre, tout propriétaire d'un véhicule devrait contracter une assurance couvrant ces dommages. Enfin, la victime n'aurait qu'à établir le dommage, l'accident et la participation du véhicule. Diverses modalités étaient possibles : ainsi toute réparation écartée pour le voleur ou encore pour l'auteur d'une faute intentionnelle. À côté de cela, il faut bien reconnaître que l'on trouve des considérations sur les éventuelles incidences de la faute inexcusable qui sont fuyantes et embarrassées au point d'être incompréhensibles.

- La seconde orientation est celle des assureurs. Elle admet une indemnisation de toutes les victimes, avec un système de réparation qui distingue entre ceux qui subissent les « effets de l'énergie cinétique » (piétons, cyclistes, personnes transportées) et ceux qui la maîtrisent (conducteurs). À ce sujet, on lit :

La cohérence juridique peut s'accommoder de l'application de l'article 1382 du Code civil entre les détenteurs de l'énergie cinétique. Les victimes non conducteurs bénéficieraient de l'article 1384 alinéa 1^{er} du Code civil, sans exonération pour faute hormis le cas de faute intentionnelle de leur part. L'indemnisation du conducteur, pour la part de la faute commise, au sens du Code de la route et de la jurisprudence schématisée par le barème de responsabilité, serait désormais garantie par une assurance de personne liée obligatoirement à l'assurance de responsabilité.

Cette orientation aboutit à une complexité quant aux interventions de l'assurance, dont le rôle aurait été accru tout en la préservant le plus possible du contentieux. Concrètement, en effet, chaque assureur aurait payé entièrement son propre assuré, la part du dommage imputable à l'autre conducteur étant censée payée pour le compte de celui-ci et donnant lieu à récupération contre l'assureur de ce dernier, selon des barèmes de responsabilité institués entre les compagnies d'assurances. Enfin, ce système voulait néanmoins tenir compte de fautes, qui seraient énumérées par la loi, et qui, en relation avec le dommage, réduiraient l'indemnisation. Par exemple, le piéton verrait son indemnisation réduite en cas d'ivresse ; la personne transportée, en cas de non-respect du port de la ceinture de sécurité ; de même aurait une incidence sur la réparation due à un cycliste le fait d'avoir franchi un feu rouge ou un stop ou d'avoir circulé à gauche de la chaussée ; les mêmes fautes influenceraient la réparation d'un automobiliste, ... avec en plus l'hypothèse de l'excès de vitesse ! Et cette conclusion : « Les assureurs se veulent pragmatiques. Pour eux, le rôle du législateur consiste à adapter la loi aux besoins exprimés par la majorité des citoyens, non à expérimenter des théories. » On ajoutera, toutefois, que lesdits citoyens n'avaient pas été consultés par référendum !

- La troisième orientation est donnée par les avocats. En voici les éléments principaux. Tout d'abord, la faute est retenue comme le fondement de la responsabilité, et la responsabilité comme le fondement de la réparation, tant en ce qui concerne les conducteurs que les cyclistes et les piétons. Ensuite, la faute du tiers et le cas de force majeure sont abandonnés comme cause d'exonération du gardien du véhicule. Les piétons et cyclistes ne pourront être privés de réparation qu'en cas de faute particulièrement caractérisée, la notion étant à redéfinir et un critère précis devant être retenu. Deux catégories de victimes doivent bénéficier d'une immunité et recevoir une indemnisation quelles que soient les circonstances

de l'accident. Il s'agit des enfants âgés de moins de 7 ans et des handicapés. Quant aux conducteurs de véhicules terrestres à moteur, il convient de maintenir les principes actuels de la législation, confirmés par la jurisprudence.

* * *

De cet examen des réflexions et positions antérieures à la loi, on peut tirer les conclusions suivantes. D'un côté, et quels que soient leurs mérites intrinsèques, il y avait des projets cohérents, déduits d'une option fondamentale parfaitement définie, dans le choix de laquelle leurs auteurs n'avaient rien à perdre (M. Tunc, dans l'avant-propos de son ouvrage *Pour un projet de loi sur les accidents de la circulation*, les appelant « les juristes désintéressés »). De l'autre, on s'occupait à des remodelages bancals, destinés à préserver des situations et des rentes acquises, tout en faisant semblant d'admettre la réforme.

Le vice congénital de la loi de 1985 est d'avoir subi toutes ces influences antérieures, entre lesquelles les auteurs du projet n'ont pas su faire le départ. Dès lors, on pouvait s'attendre à voir, après la réforme, émerger certains courants qui prolongeraient les tendances antérieures et chercheraient à influencer sur l'interprétation de ses dispositions. De fait, on put constater que ce qui était, *de lege ferenda*, le ressort de certains projets, allait devenir, *de lege lata*, le principe d'interprétation de la loi de la part des traditionalistes dont l'un des chefs de file, en termes à peine voilés, pria quelques professeurs de droit de ne pas s'en mêler !

1.2 Les dispositions de la loi

De cette loi³, qui a des allures de fourre-tout, on ne retiendra que les six premiers articles, lesquels se trouvent sous le chapitre 1^{er} intitulé : « Indemnisation des victimes d'accidents de la circulation ». Il convient toutefois d'ajouter que les articles 12 à 27 organisent un processus de l'offre d'indemnité très contraignant, dont l'objectif est une indemnisation rapide de la victime ou de ses ayants droit.

- Voici le texte des articles 1 à 6 :

Art. 1^{er}. — Les dispositions du présent chapitre s'appliquent, même lorsqu'elles sont transportées en vertu d'un contrat, aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques, à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leur sont propres.

3. Sur la loi du 5 juillet 1985, voir : G. VINEY, *L'indemnisation des victimes d'accident de la circulation*, Paris, L.G.D.J., 1992.

SECTION 1. — Dispositions relatives au droit à indemnisation

Art. 2. — Les victimes, y compris les conducteurs, ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un véhicule mentionné à l'article 1^{er}.

Art. 3. — Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subis, sans que puisse leur être opposée leur propre faute à l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident.

Les victimes désignées à l'alinéa précédent, lorsqu'elles sont âgées de moins de seize ans ou de plus de soixante-dix ans, ou lorsque, quel que soit leur âge, elles sont titulaires, au moment de l'accident, d'un titre leur reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité au moins égal à 80 %, sont, dans tous les cas, indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subis.

Toutefois, dans les cas visés aux deux alinéas précédents, la victime n'est pas indemnisée par l'auteur de l'accident des dommages résultant des atteintes à sa personne lorsqu'elle a volontairement recherché le dommage qu'elle a subi.

Art. 4. — La faute, commise par le conducteur du véhicule terrestre à moteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis.

Art. 5. — La faute, commise par la victime a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages aux biens qu'elle a subis. Toutefois, les fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale donnent lieu à indemnisation selon les règles applicables à la réparation des atteintes à la personne.

Lorsque le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur n'en est pas le propriétaire, la faute de ce conducteur peut être opposée au propriétaire pour l'indemnisation des dommages causés à son véhicule. Le propriétaire dispose d'un recours contre le conducteur.

Art. 6. — Le préjudice subi par un tiers du fait des dommages causés à la victime directe d'un accident de la circulation est réparé en tenant compte des limitations ou exclusions applicables à l'indemnisation de ces dommages.

• En substance, on peut retenir que la loi reconnaît à chaque victime un droit à indemnisation, et ce, tant pour les dommages à la personne que pour les dommages aux biens. Le montant de l'indemnisation n'est ni plafonné ni « barémisé ». Le droit peut être exercé contre le conducteur ou le gardien de tout véhicule impliqué dans l'accident. Nulle part, en revanche, il n'est dit que le droit à indemnisation sera exercé contre l'assureur qui garantit l'usage du véhicule. En fait, l'action contre celui-ci dérive du droit commun de l'assurance de responsabilité qui accorde à la victime une action directe contre l'assureur. En outre, l'obligation d'assurance résulte de dispositions distinctes qui préexistaient d'ailleurs à la loi du 5 juillet 1985.

Ni la force majeure ni le fait d'un tiers ne peuvent être opposés à la victime quelle qu'elle soit.

L'influence de la faute de la victime sur ce droit est soumise à plusieurs modalités :

- 1) la faute volontaire fait entièrement perdre le droit ;
- 2) en dehors de la faute volontaire, aucune autre faute ne peut être opposée à la victime non-conducteur lorsqu'elle a moins de 16 ans, plus de 70 ans, ou était titulaire d'un titre lui reconnaissant un taux d'invalidité au moins égal à 80 p. 100 ;
- 3) la faute inexcusable, à condition qu'elle soit la cause exclusive de l'accident, fait perdre leur droit à indemnisation aux autres victimes non-conducteurs ;
- 4) la faute ordinaire peut entraîner la limitation ou l'exclusion de l'indemnisation, d'une part pour les dommages corporels du conducteur de véhicule terrestre à moteur, d'autre part, d'une manière générale, pour les dommages aux biens ;
- 5) enfin, les personnes auxquelles l'atteinte à la victime directe a causé un préjudice par ricochet peuvent se voir opposer les mêmes exclusions ou limitations qu'à cette dernière.

Avec un tel texte, on comprend que des divergences aient pu naître, au départ, entre les interprètes de la loi.

1.3 Les divergences d'interprétation

Que certains de ces interprètes, en revanche, aient persisté dans leur erreur initiale, au-delà du délai raisonnable nécessaire à la compréhension de la loi, était plus inquiétant. Mais, au fait, s'agissait-il véritablement, chez certains, d'une erreur, ou bien n'y avait-il point quelque calcul ?

L'auteur du présent texte fut directement impliqué dans des débats, parfois dépourvus d'aménité, et il ne résiste pas à l'envie de rapporter *in extenso* ce qu'il en a écrit dans un ouvrage publié en 1987⁴ :

Au lendemain de la loi, deux courants se sont manifestés quant au fondement de l'indemnisation qu'elle instituait.

Suivant le premier courant, l'indemnisation reste fondée sur la responsabilité traditionnelle, au régime de laquelle la loi se borne à apporter des aménagements. La notion d'« implication » a un rôle limité, celui de rendre dans son ensemble la loi applicable ; et la détermination du responsable demeure du ressort des art. 1382 s. du Code civil.

Suivant le second courant, la loi institue un droit à indemnisation, qui n'emprunte rien à la responsabilité et naît sur la tête de la victime du seul fait de l'accident.

4. H. GROUDEL, *Le droit à indemnisation des victimes d'un accident de la circulation*, Lille, Éditions L'Assurance française, 1987, p. 40 et suiv.

La première tendance fonde la réparation sur la responsabilité, la seconde voit, dans la loi, un régime de la réparation sans égard à celle-ci.

Bon nombre de confusions quant au fondement, voulues ou non, auraient été évitées si la littérature juridique n'avait pas été aussi indigente au sujet des novations du concept de responsabilité et des mutations qu'allait provoquer le voisinage avec la réparation sociale.

Mais une réparation sans égard à la responsabilité semble à certains une aberration. Dans ce pays, on a parfois l'impression d'être pris pour un extra-terrestre si l'on émet l'idée qu'il puisse y avoir, en dehors des régimes sociaux, une obligation de réparer un préjudice sans qu'il s'agisse de responsabilité (cf. Chabas : « Pour ces auteurs, il ne s'agit pas de responsabilité, mais d'une vague obligation de réparer » [*Gaz. Pal. 14 févr. 1987*]).

Or, si l'on ne distingue pas soigneusement les deux fondements de la réparation privée, on ne peut qu'avoir une vision fautive de la loi de 1985.

Ce qui surprend, en amont, c'est de voir des parlementaires instituer des règles totalement incompatibles avec les art. 1382 et 1384 al. 1, et continuer de se référer à ceux-ci pour fonder l'indemnisation.

Ce qui inquiète, une fois la loi votée, c'est de voir des auteurs faire, des propos tenus dans les enceintes parlementaires, de véritables paroles d'évangile ! C'est ainsi que, dans une note récente (*Gaz. Pal. 14 févr. 1987*), M. Chabas, fervent admirateur des travaux parlementaires, écrit : « on nous pardonnera de nous y référer. Ce n'est pas la mode chez les analystes de cette loi. On nous avait appris pourtant que c'était un des meilleurs recours. Il est vrai que certains ne cherchent pas à faire prévaloir l'intention du législateur mais la leur ».

Se sentant concerné, l'auteur de cet ouvrage fera deux mises au point.

Tout d'abord, il convient de ne pas confondre les travaux préparatoires de la loi avec ceux du Code civil ! Les premiers comportent trop d'incohérences pour que l'on puisse leur accorder un crédit quelconque.

Ensuite, il ne s'agit pas de substituer une intention personnelle à celle du législateur. La réalité est que le législateur a institué un certain nombre de règles inconciliables avec les conséquences normalement déduites des art. 1382 s. du Code civil. D'où, primo : il est impossible de lui prêter comme intention ce qui a été exprimé pour dire que les textes du Code civil restent le fondement de la réparation ; secundo : les dispositions de la loi étant incomplètes, pour gérer le régime d'indemnisation, la jurisprudence devra créer des règles complémentaires. Il n'est interdit à personne de lui donner des conseils. Et, à cet égard, il existe deux séries de conseillers.

Certains conseillers, en vue de parvenir à un ensemble cohérent, ont recherché un fondement sur lequel la loi pourrait reposer en l'occurrence une indemnisation sans égard à la responsabilité —, et, à partir de cette base, essaient de voir comment construire ce qui reste en suspens. Que des professeurs de droit s'attachent à cela n'a rien que de très normal. Mais il faut croire que, ce faisant, ils gênent, au point de s'attirer dans une revue (*Gaz. Pal. 11 mars 1986*), sous la plume d'assureurs, des propos totalement inadmissibles :

« La loi du 5 juillet fournit l'occasion de deux types de lectures :

« — celle du juriste soucieux, à juste titre, d'en disséquer chaque atome, et d'en extraire le maximum de complications ;

« — celle du praticien confronté à son application quotidienne dans la perspective dessinée par le législateur.

« À cet égard, elle ne présente pas de particularité. En effet, aucun texte n'échappe à l'option consistant en une application simple ou compliquée [...] Pour notre part nous choisissons la lecture simple, sans perdre de vue les nombreux cas d'interprétation que le texte nouveau pose d'une manière évidente ».

Plus loin : « Une loi n'est pas forcément un cours de droit : elle ne l'est même jamais ».

Enfin, encore un peu plus loin : « Toute autre interprétation relèverait d'un fantasme » !

On voit ainsi se découvrir la deuxième catégorie de conseillers, ceux qui recommandent de ne pas changer les habitudes des praticiens. Ils sont habitués à un régime avec ses catégories, ses notions etc. Il ne faut pas les bousculer. Il faut leur trouver des recettes prêtes à consommer.

Des mêmes, en avant-propos d'un commentaire de la loi : « À chacun son métier. Laissons aux professeurs de droit le soin de disséquer ce que le législateur a voulu dire, ce qu'il a dit, et ce qu'il aurait dû dire. Nous sommes des praticiens confrontés [...] aux difficultés concrètes posées par l'application d'un texte nouveau [...] Notre exposé n'a d'autres ambitions que d'expliquer aux acteurs de l'indemnisation des préjudices nés de la circulation automobile : victimes, magistrats, avocats, assureurs de responsabilité et de protection juridique, la manière dont nous comprenons le sens de la loi nouvelle ».

Quoi d'étonnant à lire ensuite, montrant la permanence des positions de ceux qui se présentent comme les porte-parole des assureurs : « En clair, la loi reste dans le giron de la responsabilité, mais l'aune qui sert à mesurer les droits des conducteurs et des autres victimes n'est plus la même ». C'est ainsi, nous dit-on, que l'intensité de la causalité sera à « géométrie variable ». On est effectivement très loin du verbe des facultés ! Mais ceux qui discourent en ces lieux n'avaient guère de mérite à deviner que, comme elles le font depuis 20 ans, les mêmes personnes proposeraient les mêmes rapiécages du droit de la responsabilité.

Quoi qu'il en soit, le pari fait par ceux qui s'appellent eux-mêmes « dépendantistes » était bien joué. Leur thèse a littéralement fait des ravages dans les juridictions du fond. Et, compte tenu de la position prise par la Cour de cassation, dans ses arrêts du 28 janvier et 4 février 1987, on peut s'attendre à de nombreuses cassations, de décisions ayant jugé comme si le droit à indemnisation n'était pas doué d'autonomie. C'est le prix qu'il faudra payer pour éliminer les séquelles de l'une des plus grandes opérations d'intoxication des usagers du droit entreprises dans ce pays, opération dont les outrances donnent une idée de la puissance des intérêts qui s'étaient opposés au projet de Mr. Tunc.

Il vient d'être fait allusion à des arrêts de la Cour de cassation. Cette dernière eut l'occasion de se prononcer rapidement pour la raison suivante. Au titre des dispositions transitoires (art. 47), il était prévu : « les dispositions des articles 1^{er} à 6 s'appliqueront dès la publication de la présente loi aux accidents ayant donné lieu à une action en justice introduite avant cette publication, y compris aux affaires pendantes devant la Cour de cassation. Elles s'appliqueront également aux accidents survenus dans les trois années

précédant cette publication et n'ayant pas donné lieu à l'introduction d'une instance. Les transactions et les décisions de justice irrévocablement passées en force de chose jugée ne peuvent être remises en cause. »

Tout put aller vite, et, de la sorte, la Cour de cassation ne tarda pas à affirmer l'autonomie du nouveau droit à indemnisation.

2. L'autonomie du régime d'indemnisation

Mais tout alla trop vite, et la suite montra qu'il fallut à la Cour de cassation quelque temps pour prendre conscience de la portée de cette autonomie.

2.1 L'affirmation de l'autonomie

Dans les affaires soumises à la Cour de cassation les 28 janvier et 4 février 1987⁵, l'accident avait eu lieu depuis l'entrée en vigueur de la loi, et, chaque fois, la victime conduisait un véhicule terrestre à moteur. Dans les quatre cas, la Cour d'appel avait fondé sa décision sur l'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil, soit pour débouter la victime, soit pour condamner totalement ou partiellement le défendeur. À vrai dire, en appliquant l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985, la solution n'eût sans doute pas été différente. Dans des situations semblables, à la différence près cependant que l'accident y était antérieur à l'entrée en vigueur de la loi, la Cour de cassation avait *motu proprio*, pour rejeter le pourvoi, substitué l'article 4 de la loi à l'article 1384 du Code civil. Par hypothèse, les juges n'avaient pu appliquer l'article 4, mais eussent-ils pu le faire que la solution n'aurait pas différé. En revanche, dans les quatre arrêts précités, la Cour de cassation censure les juges d'appel en déclarant que, depuis l'entrée en vigueur de la loi, l'article 1384, alinéa 1^{er}, n'est plus applicable.

Certes, sur le plan théorique, l'affirmation de l'autonomie était d'importance. En revanche, son application n'était pas de celles qui ont des allures de révolution. Certes, encore, il est des problèmes pour la solution desquels il y a peu de différences selon que l'on retient l'un des fondements plutôt que l'autre. Il n'en demeure pas moins, d'une part, que certains problèmes ne peuvent trouver de solution satisfaisante que dans l'analyse autonomiste et, d'autre part, qu'il existe tout de même des cas où cette dernière doit entraîner des changements notables.

5. D. 1987, Jur. p. 187, note H. GROUDEL.

C'est à leur évocation que l'auteur du présent texte éprouvait, en 1987, à l'occasion d'un colloque⁶, une crainte : celle que, même au plus haut niveau de la hiérarchie judiciaire, la force des habitudes soit telle que l'on se retrouve avec un régime mitigé, dans lequel l'autonomie de l'indemnisation serait de peu de portée. C'est en ces termes qu'il fit part de son inquiétude : « Inquiétude que le changement ne soit que dans les mots et non en profondeur ; inquiétude que, avec du vieux, on fasse du neuf. Bref, inquiétude que les changements qu'implique l'autonomie ne se dissolvent dans une continuité des formes de pensée et que sa portée ne soit pas en rapport avec l'importance de sa consécration. »

2.2 La portée nécessaire de l'autonomie

Pour mieux préciser les points sensibles à un changement de nature de l'indemnisation, il convient de faire une distinction entre deux ordres de questions.

D'un côté, il y a des questions d'application, inhérente à toute loi, ne serait-ce que celle de son domaine, et que ne commande pas directement le fondement de l'indemnisation. De l'autre, il y a des questions moins banales. On pouvait s'attendre que la diversité des tendances antérieures et leur influence anarchique sur les travaux préparatoires fassent naître des problèmes dont la solution serait largement dépendante du fondement de l'indemnisation nouvelle. Le choix de ce fondement était à faire entre la responsabilité et la réparation sans égard à cette dernière. Historiquement, la place était occupée par la responsabilité, et la loi de 1985 s'en est écartée. Mais la difficulté serait, après l'affirmation du nouveau fondement, de savoir quelles conséquences on devrait nécessairement en déduire afin que l'ensemble du droit positif sur la matière de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation fût cohérent.

D'ores et déjà, trois points sensibles peuvent être relevés.

- En premier lieu, il s'agit de la manière d'entendre l'implication du véhicule, prise comme condition de l'existence d'un droit à indemnisation. S'il est très difficile de dire ce qu'est l'implication, il est en revanche possible de savoir ce qu'elle n'est pas. Sur le plan théorique, l'implication ne se confond pas avec la causalité. Dans bon nombre de cas, bien entendu, le véhicule impliqué aura en fait joué un rôle causal. Mais c'est pour les autres cas que la distinction offre un intérêt, puisque celui qui répond du véhicule devra indemniser bien que celui-ci n'ait été en aucune manière la cause de l'accident. La distinction ressort essentiellement des articles 2 et 3

6. H. GROUDEL, *La loi Badinter : changement ou continuité*, Lille, Éditions L'Assurance française, 1987, p. 10.

de la loi. Si l'on pose, comme règle numéro un, que le conducteur ou le gardien d'un véhicule impliqué est tenu d'indemniser, si l'on ajoute ensuite que, dans certains accidents dont le véhicule n'a aucunement été la cause, il reste tenu de l'indemnisation, on conclut que l'absence de causalité n'entraîne pas l'absence d'implication. Cette dernière déborde l'autre. Si l'implication devait se ramener à la causalité, il serait facile de tourner la réforme dans ce qu'elle a de plus novateur, puisqu'en soutenant l'absence d'implication de son véhicule, le défendeur opposerait indirectement à la victime la force majeure, le fait d'un tiers ou son fait, chaque fois qu'ils ont été la cause exclusive de l'accident, et, s'agissant de la faute de la victime, même dans les cas où, en raison de sa qualification, elle était inopposable. C'est bien pour cette raison que le défendeur doit se voir interdire d'opposer à la victime le rôle passif du véhicule. Celui-ci, en fait, dans le cadre du droit commun, jouait comme cause d'exonération. On peut même dire que, à l'origine, son domaine d'élection était les hypothèses où la cause de l'accident résidait dans le fait non fautif de la victime, lequel par la suite est devenu une cause d'exonération à part entière⁷. Or, en aucune manière, et même à l'égard des conducteurs de véhicule à moteur victimes, le fait non fautif ne peut être opposé.

Mais, cela étant acquis, lorsqu'il s'agit de décider si un véhicule est ou non impliqué, même si toute référence formelle à la causalité est écartée, il convient d'empêcher que l'appréciation portée ne la ressuscite indirectement.

- En second lieu, l'autonomie ne peut pas ne pas influencer sur les incidences de la faute du conducteur victime, tant pour son dommage direct que pour son dommage par ricochet.

Dommage direct. — L'article 4 se borne à disposer que la faute du conducteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation. On doit remarquer que, s'il n'y a pas de faute du conducteur, son droit demeure intact. Même chose s'il y a fait du conducteur victime, mais non fautif, quel que soit son rôle causal. Ce dernier point est intéressant, car il permet de mieux voir le rôle de la faute dans la privation totale ou partielle de l'indemnisation : elle prive en tant que faute et non en tant que cause, la cause étant seulement une condition. La privation suppose donc un jugement de valeur sur la conduite de l'intéressé. Il ne devrait s'agir que d'une appréciation du point de vue moral, qui offrirait beaucoup plus de souplesse que le système consistant à mesurer la privation objectivement en faisant une comparaison entre le rôle causal du conducteur victime et celui du conducteur défendeur.

7. Pour une analyse plus détaillée, voir H. GROUDEL, « L'implication du véhicule dans la loi du 5 juillet 1985 », D. 1987.chron.1.

Or l'appréciation morale est dans la logique du nouveau régime légal. Il faut, tout de même, préciser les termes du débat. Si une faute de la victime est constatée, le juge ne peut certainement pas accorder une indemnisation totale : ce serait directement contraire à la loi. Mais ce qui choquerait est que, d'une part, l'exclusion résulte de la constatation que la faute de la victime est la cause exclusive et, d'autre part, en conséquence, que le juge, l'ayant constaté, soit obligé d'écarter toute indemnisation.

Dans certains cas, où naguère on aurait vu une faute, cause exclusive, pourquoi ne pas maintenir une certaine indemnisation ? Le juge appréciant en fonction de la réprobation que lui inspire le comportement de la victime, une faute exclusive pourrait néanmoins constituer une faute excusable. Ce faisant, on ne confondrait pas les catégories de victimes. Il ne s'agirait pas d'accorder une indemnisation totale au conducteur quand sa faute est excusable, mais, dans ce cas, seulement de ne pas l'en priver entièrement. Tout au plus, il y aurait ainsi, pour le juge, une possibilité de réduire les discriminations entre catégories de victimes, quand il l'estimerait nécessaire. Cette souplesse est dans la logique du régime légal : statuer en fonction du rôle causal de la faute de la victime, c'est par le fait même statuer en fonction du rôle causal du fait du défendeur, alors que celui-ci n'est plus une condition de l'indemnisation, l'implication suffisant. Du même coup, quand l'indemnisation est exclue, c'est autant en raison de ce que le défendeur n'a aucunement été la cause de l'accident qu'en raison de ce que la faute de la victime en a été la cause exclusive. Tout cela est en contradiction avec le fondement de l'indemnisation.

Domage par ricochet. — Il faut supposer ici qu'à l'origine d'une collision il y a une faute de l'un des conducteurs, lequel a non seulement été blessé, mais en plus subi un préjudice, par exemple du fait du décès de sa femme qui était transportée dans le véhicule. Un conflit va se produire entre l'article 6 de la loi et l'article 4.

Pour tenter d'y voir plus clair, il faut brièvement se livrer à une analyse théorique de la situation des ayants droit au regard, successivement, de la responsabilité traditionnelle et du droit à indemnisation. Dans la responsabilité, le fait générateur est un fait unique, même s'il peut avoir des conséquences multiples. L'unicité du fait dommageable, qui fonde l'obligation de réparer mise à la charge de son auteur, commande que les différentes conséquences soient réparées dans la même mesure. Et, à juste titre, la Cour de cassation⁸ décide que le partage de responsabilité est opposable aux ayants droit. Lorsque la réparation est fondée sur un droit à indemnisation, ce droit qui existe sur la tête de la victime a un caractère personnel. À

8. Ass. plén. 19 juin 1981, D. 1981, Jur. p. 641, note C. LARROUMET.

l'unicité du fait dommageable se substitue ici la pluralité des droits à indemnisation. Le caractère personnel de chacun commande alors que ses conditions d'existence soient appréciées distinctement des autres. Dès lors, il ne serait pas inconcevable qu'à la suite d'un même accident, alors que des victimes ont des droits connexes, celui de l'une soit apprécié différemment de celui d'une autre. Si l'on analyse la privation d'indemnité comme une déchéance du droit, il peut se faire que l'indignité qui atteint l'une des victimes ne soit pas encourue par une autre. Or, de ce point de vue, et en complète opposition avec la solution précédente, il est évident que la faute commise par la victime directe, à supposer qu'elle lui eût été opposable, ne saurait être opposée aux ayants droit. Ce ne sont pas eux qui ont commis la faute privative, en tout ou en partie, du droit à indemnisation. Cette analyse étant faite, si l'on met en comparaison, avec elle, les règles établies par loi du 5 juillet 1985, il n'est pas difficile de constater que les auteurs de l'amendement — qui a permis de réparer l'omission du projet de loi — ont repris purement, simplement et hâtivement la jurisprudence de la Cour de cassation. L'article 6 est inspiré du droit de la responsabilité.

Mais, ce qui n'avait pas été prévu, c'est le conflit possible entre les articles 4 et 6. D'un côté, en tant que conducteur victime pour ses propres blessures, parce qu'il a commis une faute, le mari est, en vertu de l'article 4 de la loi, privé d'indemnisation à l'encontre du conducteur de l'autre véhicule. Dès lors, on peut concevoir que la privation soit étendue au préjudice qu'il subit comme ayant droit de sa femme décédée. En effet, à l'unicité de son droit à indemnisation et au caractère personnel de celui-ci s'ajoute l'indivisibilité de l'indignité découlant de la faute commise par le mari. Mais, d'un autre côté (celui de la responsabilité), si le mari est certes conducteur, il est aussi, de manière distincte, l'ayant droit d'une personne transportée à laquelle n'eût été opposable que sa faute inexcusable. Dès lors, le mari ne peut-il pas soutenir que si, en tant que conducteur fautif, il n'a pas droit à réparation pour ses blessures, en revanche l'unicité du fait dommageable à l'égard du décès de sa femme lui permet d'être indemnisé pour le préjudice que lui cause ce décès ?

Si l'on pousse l'analyse encore plus loin, on fait la constatation suivante. Avec la théorie du droit à indemnisation, il y a unicité de victime (le mari) et dualité de préjudices en sa personne ; avec la théorie de la responsabilité, il y a unicité du fait dommageable quant au décès, mais dualité de victimes (la femme et le mari). Il paraît préférable de faire prévaloir l'unicité de victime qui découle du droit à indemnisation, et, par conséquent, de soumettre les deux préjudices du mari au même régime. C'est plus rationnel que de soumettre l'un de ces préjudices (les blessures) au régime propre du mari, et l'autre préjudice (celui qui découle du décès) au régime

propre de la femme. Certes, exceptionnellement, le régime du droit à indemnisation serait moins favorable que le régime de la responsabilité, mais il en irait de la cohérence du système d'indemnisation.

- En troisième lieu, le recours entre codébiteurs de l'indemnisation s'accommode mal du droit de la responsabilité. On n'échappe pas à ce que le recours soit fondé sur la subrogation du *solvens* dans les droits de la victime. Le recours fondé sur le droit de la responsabilité aurait comme conséquence de faire supporter par le seul *solvens* la charge de l'indemnisation lorsque cette dernière a eu lieu en raison de l'inopposabilité à la victime de la force majeure, du fait d'un tiers ou de sa propre faute. Au contraire, si le recours du *solvens* est fondé sur la subrogation dans les droits que la victime tient de la loi du 5 juillet 1985, la charge de l'indemnisation sera répartie entre lui et l'autre codébiteur.

* * *

Telles paraissaient être les principales conséquences de l'avènement d'un régime d'indemnisation sans égard à la responsabilité et, partant, de son autonomie. Mais des doutes pouvaient être nourris au lendemain de la loi. En effet — et c'est regrettable —, à ce moment, l'autonomie pouvait être entendue de deux manières. Soit elle agissait en profondeur et engendrait ses propres concepts : cela nécessitait un effort de création. Soit elle restait formelle, et si le juge ne pouvait plus viser les textes du Code civil, il restait libre de continuer pour le reste à user du régime du droit commun par un simple changement de mots. On constatera, plus loin, que la Cour de cassation commencera par ignorer le changement profond qu'apportait la loi du 5 juillet 1985, et n'aura, pendant un certain temps, de l'autonomie qu'une vision très superficielle.

À n'en pas douter, il s'agissait là d'une impuissance à comprendre la révolution culturelle que véhiculait la loi, et d'une impossibilité chez les magistrats de remettre en question le droit qu'ils avaient appris à la faculté dans leur jeunesse. Ce n'était pas une hostilité envers la loi, car, par ailleurs, la Cour de cassation allait s'efforcer d'en faire profiter le plus possible les victimes par les solutions données aux simples questions d'application.

3. Les questions d'application

Une application bienveillante de la loi a consisté, pour la Cour de cassation, à faire jouer de manière extensive des règles qui permettaient une indemnisation, tandis qu'elle appliquait de manière restrictive celles qui l'auraient écartée.

3.1 La mise en œuvre extensive de règles permettant l'indemnisation

Chaque fois, le juge est placé dans une situation qui le conduit à faire une comparaison : d'un côté, un régime qui risque de priver la victime d'indemnisation ; de l'autre, un régime qui permet de l'indemniser. Cela étant, il n'est pas possible d'abandonner l'application de la loi aux données particulières à chaque espèce. Par exemple, si un piéton est heurté par un véhicule terrestre à moteur, l'application du droit commun de la responsabilité ne le dérangera pas s'il n'a pas commis de faute ; en revanche, l'application de la loi du 5 juillet 1985 lui sera plus favorable si une faute commise par lui n'a pas le caractère d'une faute inexcusable. Cette application nécessite que l'on se trouve en présence d'un accident de la circulation. Or il existe des situations marginales où l'hésitation est permise. Si l'appréciation était propre à chaque accident, un même cas de figure pourrait donner lieu à des appréciations différentes d'un tribunal à l'autre. Il importe, par conséquent, d'avoir des critères généraux de l'accident de la circulation, et, dans le silence de la loi, il est revenu à la Cour de cassation de les poser.

Si l'on systématise les positions prises par la Cour de cassation, on peut dire que la mise en œuvre s'est accomplie à deux niveaux : celui des qualifications et celui des preuves.

3.1.1 Les qualifications

Elles intéressent, d'une part, l'accident de la circulation, lequel écarte le droit commun de la responsabilité, d'autre part, la victime, la qualification de non-conducteur permettant une indemnisation en présence d'une faute ordinaire.

- La qualification d'accident de la circulation

La Cour de cassation entend d'une manière quasi démesurée la notion d'accident de la circulation. Au demeurant, elle ne propose pas une définition de celui-ci qu'il serait sans doute difficile d'écrire. La manière est plus subtile, et semble bien partir du raisonnement suivant que l'auteur du présent texte avait très tôt conduit.

Un véhicule terrestre à moteur aurait par nature la qualité de véhicule circulant, qualité qui lui est attachée et qui reste indifférente aux circonstances de lieu, de temps, et de mouvement. En principe, par conséquent, dès lors que le demandeur s'adresse à un défendeur garant de l'indemnisation, débiteur de réparation à travers un véhicule terrestre à moteur, il se place, par le fait même, dans le cadre d'un accident de la circulation. Cette qualification de l'accident est attachée à la qualité de la chose. Aussi, une fois la demande en indemnisation introduite, on passe directement à un second

cadre d'appréciation. Étant entendu qu'en tout temps, en tout lieu et quelles que soient les circonstances de mobilité ou d'immobilité, un véhicule terrestre à moteur a, en principe, la qualité de véhicule circulant, la seule question est de savoir si l'accident peut être rattaché à cette qualité. Mais il convient d'ajouter que, si la qualité de circulant est attachée au véhicule en tout lieu, l'absence de lien entre cette qualité et l'accident pourra être établie de la même manière, quel que soit le lieu. Un véhicule se trouverait-il sur la voie publique qu'il serait possible de prouver que ce n'est pas sa qualité de circulant qui est en cause.

Cela étant, la Cour de cassation ne retient que très peu de circonstances susceptibles de détruire le lien existant entre la qualité de véhicule et la qualification d'accident de la circulation.

Un cas est particulièrement topique quant à l'intérêt de cette qualification : celui de l'incendie du véhicule qui se propage à des biens appartenant à des tiers. En droit français, la communication d'incendie est soumise à un régime dérogatoire, puisque, selon le deuxième alinéa de l'article 1384 du Code civil, le lésé doit faire la preuve d'une faute du détenteur de la chose. De toute évidence, lorsque les circonstances de l'incendie sont indéterminées, le régime de la loi de 1985 est beaucoup plus favorable au lésé. Or l'incendie du véhicule, même dans un parking, est pratiquement toujours considéré comme un accident de la circulation⁹.

- La qualification de la victime

L'opération de qualification intervient à l'intérieur du domaine de la loi du 5 juillet 1985. Celle-ci réservant au non-conducteur un sort plus enviable, dans des cas limites, il vaut mieux avoir cette qualité. Il existe ainsi deux cas.

D'une part, il s'agit du cas du conducteur qui se trouve en dehors de son véhicule ou est descendu de celui-ci, sans que pour autant on puisse dire que tout lien entre eux a disparu : conducteur changeant une roue, poussant son véhicule en panne, etc. En pareille circonstance, la Cour de cassation qualifie l'intéressé de non-conducteur.

D'autre part, il s'agit du cas du conducteur éjecté de son véhicule à la suite d'un premier accident, et qui, après s'être immobilisé sur le sol, est heurté par un second véhicule. À cette occasion, il n'est plus considéré comme conducteur dans le premier accident mais comme non-conducteur dans le second. De la sorte, il échappe aux conséquences de la faute qu'il aurait pu commettre dans le premier accident.

9. Civ. 2^e, 22 nov. 1995, D. 1996, Jur. p. 162, 3^e esp., note P. JOURDAIN, *Resp. civ. et assur.* 1996, comm. n° 11, 3^e esp.

Fréquemment, cette qualification se conjuguera avec une présomption relative à l'origine du dommage.

3.1.2 Les preuves

Dans certaines situations, la victime bénéficie d'une présomption qu'il appartient au débiteur recherché ou à son assureur de détruire. Il s'agit, en effet, d'une présomption simple.

- En cas de doute, l'imputabilité du dommage à l'accident est présumée, du moins lorsque celui-là est concomitant de celui-ci. C'est ainsi qu'en cas d'accidents successifs le conducteur du véhicule impliqué dans le second accident devra faire la preuve que le dommage avait eu lieu avant et résultait du premier accident.

- Dans les situations douteuses, la qualité de non-conducteur est présumée. C'est ainsi que si, après un accident, le conducteur est retrouvé à l'extérieur de son véhicule, il est présumé l'avoir été avant l'accident. Si les deux occupants d'une moto sont éjectés dans des conditions ne permettant pas de savoir lequel conduisait, les deux seront présumés non-conducteurs.

La qualité de non-conducteur est d'autant plus enviable que c'est à son sujet que l'on peut parler d'une mise en œuvre restrictive des règles écartant l'indemnisation.

3.2 La mise en œuvre restrictive des règles écartant l'indemnisation

Il existe, sur la faute inexcusable des non-conducteurs, une jurisprudence de la Cour de cassation particulièrement remarquable, en ce sens que cette faute n'est pratiquement jamais retenue.

Dès le 20 juillet 1987¹⁰, la 2^e Chambre civile rendit toute une série d'arrêts par lesquels, sauf dans un cas, elle censura des cours d'appel ayant retenu la faute inexcusable de piétons. À cette occasion, elle définit la faute inexcusable comme étant une faute volontaire, d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience.

Au sujet des arrêts, l'auteur du présent texte avait écrit ceci à l'époque¹¹ :

Une dizaine d'arrêts sont venus brutalement mettre un terme à ce qui aurait pu être une dérive fatale à la réforme. La réaction a été à la mesure des excès constatés par la 2^e chambre civile. C'est une jurisprudence destinée à créer un choc

10. *Bull. civ. II*, n° 160.

11. H. GROUDEL, *op. cit.*, note 4, p. 100.

psychologique, et les impressions qui s'en dégagent précèdent l'analyse, laquelle n'émerge qu'après le passage de la vague.

113. Caractère très exceptionnel de la faute inexcusable. — La faute n'a lieu d'être qualifiée d'inexcusable que dans des cas tout à fait exceptionnels. Sur les dix arrêts en notre possession concernant des piétons (un autre intéresse un cycliste), un seul admet que la victime a commis une faute inexcusable. On peut même se demander si des cours d'appel auront désormais le courage de s'exposer à une cassation en retenant la qualification, tant un pronostic de rejet du pourvoi sera difficile à faire. Quant au débiteur de la réparation, il sera tout aussi circonspect lorsqu'il s'agira, pour lui, de former un pourvoi contre une décision ayant écarté la faute inexcusable.

Dans plusieurs espèces soumises à la 2^e chambre civile, indiscutablement les juges du fond avaient distribué de la faute inexcusable sans lésiner. C'est ainsi qu'avait été retenue une faute inexcusable à l'encontre d'un piéton qui se tenait sur le trottoir près d'une automobile en stationnement pour y faire entrer son chien, en tournant le dos à la circulation, et avait reculé sur la chaussée au moment du passage d'une voiture (arrêt Delforge), qui avait traversé une rue alors que le feu était au vert pour les automobiles (arrêts Duverger et Baron), ou encore d'un agriculteur qui avait traversé la route en sortant de derrière son tracteur garé sur le bord de la chaussée alors qu'arrivait une automobile (arrêt Petit).

L'examen des autres espèces montre une gradation des circonstances dans lesquelles un piéton avait traversé la chaussée alors que cela ne lui était pas permis. Dans tous les cas, les juges du fond avaient retenu l'existence d'une faute inexcusable (sans que, de prime abord, il soit toujours nécessaire de crier au scandale) : piéton se précipitant sans précaution et hâtivement sur la chaussée comportant une bonne visibilité au moment où survient un véhicule à sa hauteur (arrêt Cathudal) — piéton entreprenant la traversée de la chaussée en courant et sans prendre aucune précaution (arrêts Baudry et Ouradi) — à l'heure où la circulation est importante, piéton surgissant de derrière un fourgon à l'arrêt, brusquement, sans précaution et en courant (arrêt Panico) — piéton en état d'ébriété contournant un véhicule avant de descendre du trottoir et s'engageant sur la chaussée en courant sans prendre la moindre précaution (arrêt Bellachoui). Voici enfin l'espèce où la faute inexcusable a été admise, et le pourvoi des ayants droit de la victime rejeté (arrêt Monnois). L'accident s'était produit sur une chaussée à double sens de circulation, séparée par un terre-plein surmonté d'un muret, que le piéton, après avoir traversé une voie, escalada pour redescendre sur l'autre voie où un véhicule le heurta. Il est ajouté que l'accident avait eu lieu de nuit en un endroit mal éclairé et alors qu'il existait un passage protégé à 75 mètres.

Plus récemment, l'Assemblée plénière de la Cour de cassation, par un arrêt en date du 10 novembre 1995¹², où elle reprend la définition de 1987, a entériné l'attitude très restrictive de la 2^e Chambre civile. À cette occasion, le conseiller Yves Chartier, dans son rapport devant l'Assemblée plénière, dressait le bilan suivant :

Les arrêts condamnent essentiellement une circulation à pied soit sur une autoroute, soit à la sortie d'un tunnel, circulation qui suppose en règle générale le

12. D. 1995, Jur. p. 633, rapport Chartier, J.C.P. 1996.II.22564, note G. VINEY.

franchissement d'obstacles matérialisant l'interdiction de traverser (barrières de sécurité, murets), et parfois le refus d'emprunter un passage aménagé à proximité. Le franchissement de ces obstacles paraît d'ailleurs si important que la deuxième Chambre civile a écarté le caractère inexcusable de la faute alors que la victime traversait une route nationale à grande vitesse, mais que sa trajectoire n'a pu être déterminée ce qui ne permet pas d'affirmer qu'elle ait franchi le muret de séparation des quatre voies [...] Toutes ces décisions correspondent, en définitive, à des cas de dangerosité extrême, intervenus dans des conditions telles que la victime n'avait pas pu ne pas avoir la volonté d'en assumer le risque, et aurait dû avoir conscience du caractère périlleux, asocial a-t-on dit, de son comportement : qui, raisonnablement, marche à pied sur une autoroute ou une voie à grande circulation, traverse à la sortie d'un tunnel à un endroit où les voitures prennent leur accélération dans des conditions de visibilité nécessairement réduite, ou saute d'une voiture alors qu'elle roule ? En dehors de ces hypothèses, force est de constater que la Cour de cassation, même dans des situations où le danger était important, a considéré que les fautes dont elle avait à connaître n'étaient pas inexcusables.

À l'extérieur de la France, pour prendre la mesure du caractère exceptionnel de la faute inexcusable, il suffit de lire le résumé d'un arrêt du 6 novembre 1996 : ne commet pas de faute inexcusable le piéton en complet état d'ivresse, toujours occupé à boire du pastis à la bouteille, accroupi sur la chaussée d'un chemin départemental, hors agglomération, de nuit, par temps de brouillard, au milieu du couloir de marche de l'automobile¹³.

Au sujet de cette jurisprudence, on peut faire les observations suivantes. Elle trouve son explication première dans la nécessité d'encadrer strictement les juges du fond : en dehors d'un cas stéréotypé qui permet de respecter la loi par le sacrifice annuel de quelques victimes — à quoi s'ajoute, de temps à autre, un cas atypique qui ne risque pas de dégénérer¹⁴ —, aucune tentative d'accueillir une faute inexcusable n'est tolérée des juges du fond. De la sorte d'ailleurs, il s'opère une unification du droit. Mais, au-delà de cette première explication, on peut faire une constatation : l'indemnisation des non-conducteurs est devenue pratiquement automatique comme dans un régime de *no-fault*, et une question qui, à l'origine, était de simple application de la loi a glissé sur le terrain du fondement de l'indemnisation.

4. Les questions fondamentales

Par contraste avec ce qui vient d'être observé, la Cour de cassation a mis beaucoup plus de temps à se détacher de la responsabilité lorsque se sont posées les vraies questions fondamentales. On pourra le constater en reprenant les trois thèmes désignés précédemment comme thèmes sensibles.

13. *Resp. civ. et assur.* 1997, comm. n° 19.

14. À ce propos, voir H. GROUDEL, *Resp. civ. et assur.* 1996, comm. 14, note sous civ. 2°.

4.1 L'implication

- La Cour de cassation commença, très logiquement, par décider que le conducteur d'un véhicule heurté ne peut pas invoquer le rôle passif de celui-ci pour en faire déduire qu'il n'est pas impliqué, puisque cela reviendrait à dire qu'il n'a pas été la cause de l'accident. Or l'implication n'est pas la causalité.

Puis, en présence d'un accident où un véhicule en mouvement avait été heurté, elle décida que ce véhicule est nécessairement impliqué. La seule difficulté peut tenir à la preuve du contact.

En l'absence de heurt, et toujours avec un véhicule en mouvement, elle décida que la victime doit faire la preuve de l'implication. La formule n'est pas très heureuse, car la preuve porte sur les circonstances et l'implication résulte, à partir de celles-ci, d'une opération de qualification juridique. Quoi qu'il en soit, la seule présence d'un véhicule sur les lieux d'un accident ne suffit pas. Il faut qu'il ait eu un rôle quelconque. La Cour de cassation dit : un véhicule est impliqué s'il est intervenu à quelque titre que ce soit dans l'accident. Ici — mais il est impossible de faire autrement — l'implication apparaît comme une sorte de diminutif de la causalité.

- Ce qui fit réelle difficulté, en revanche, c'est le cas du véhicule en stationnement, qu'il fût ou ne fût pas heurté. La Cour de cassation commença par juger, dans trois arrêts rendus le 21 juillet 1986¹⁵, que, pour que le véhicule soit impliqué, son stationnement doit avoir été de nature à perturber la circulation de la victime. Dans le commentaire qu'il en fit à l'époque, l'auteur du présent texte écrivit ceci : « La Cour de cassation tient entre ses mains l'avenir du droit à indemnisation. Ou bien elle persiste dans une conception étroite de l'implication, et l'on sera revenu à la case départ. Ou elle adopte une conception très large, et l'essentiel de la réforme sera sauvé. »

Cette jurisprudence, à vrai dire, ne surprit guère. Il n'était pas difficile de deviner que, en dépit de l'autonomie, par elle proclamée, du régime de la loi du 5 juillet 1985, la 2^e Chambre civile de la Cour de cassation ne pourrait se résoudre à reconnaître l'implication d'un véhicule en stationnement régulier. Inconsciemment, les magistrats se refuseraient à sanctionner un conducteur n'ayant pas commis de faute. Lorsque l'on est pénétré des principes de la responsabilité traditionnelle, il est difficile de se faire à l'idée que celui qui gare régulièrement son véhicule puisse être tenu à réparation.

- Jurisprudence peu surprenante certes, mais très critiquable. En effet, les motifs habituellement invoqués pour écarter la perturbation, et

15. H. GROUDEL, *loc. cit.*, note 7, 1.

partant l'implication, étaient ceux-là mêmes qui, dans un régime traditionnel de responsabilité, auraient permis de caractériser soit une faute légère de la victime — ce qui est en contradiction avec l'article 3 de la loi lorsque la victime est un non-conducteur —, soit le rôle passif de la chose — ce qui est en contradiction avec la conception de l'implication que se fait la Cour de cassation elle-même depuis le début. Pire, la position prise par la Cour de cassation créait des inégalités flagrantes entre les non-conducteurs victimes. D'un côté, dès lors qu'il y avait contact avec un véhicule en mouvement — et implication par conséquent —, la Cour de cassation absolvait cyclistes et piétons ivrognes, ceux qui ignoraient stops et feux rouges, divaguaient la nuit, par temps de brouillard, sur une route de campagne, ou traversaient la chaussée en courant et en dehors du passage protégé. Aucun de ceux-là n'avait commis de faute inexcusable. D'un autre côté, elle avait refusé l'indemnisation aux ayants droit d'un coureur cycliste qui, à la suite d'une simple distraction, avait heurté la « voiture-balai » de la course, laquelle était stationnée régulièrement sur le bord de la chaussée. Cette dernière, fut-il jugé, n'était pas impliquée.

La Cour de cassation ne vit pas immédiatement l'étroite corrélation qui existe entre l'implication et la faute inexcusable. Il ne sert à rien d'enfermer la seconde dans des limites très étroites, si, d'un autre côté, une conception également étroite de l'implication permet de faire produire, sous le couvert de son absence, un effet de privation à une faute qui n'a rien d'inexcusable.

- À force d'être critiquée, la 2^e Chambre civile finit par opérer un revirement. Elle décida d'abord, par un arrêt du 23 mars 1994¹⁶, que le fait qu'un véhicule terrestre à moteur soit en stationnement sans perturber la circulation n'exclut pas son implication dans un accident. Puis, le 25 janvier 1995, elle déclara qu'est nécessairement impliqué tout véhicule qui a été heurté, qu'il soit à l'arrêt ou en mouvement.

Le revirement est surtout favorable aux non-conducteurs pour la raison indiquée précédemment et comme en témoignent les circonstances de l'arrêt du 25 janvier 1995. Il s'agissait d'un cycliste ayant, par temps de pluie, heurté un camion en panne sur le bord de la chaussée, dont la Cour d'appel déclara que les conditions de son stationnement n'avaient pu entraîner une perturbation de la circulation de la victime. En revanche, le conducteur victime pourra toujours se voir opposer sa faute ordinaire. D'ailleurs, dans l'affaire jugée le 23 mars 1994, après avoir retenu l'implication du véhicule en stationnement, heurté par un motocycliste, la Cour de cassation rejeta la demande des ayants droit en raison de la faute commise par la victime. Si, à

16. D. 1994, Jur. p. 229, note H. GROUDEL, J.C.P. 1994.II.22292, note P. CONTE, *Rev. trim. dr. civ.* 1994, p. 627, obs. P. JOURDAIN.

ce moment, toute indemnisation fut refusée, il n'est pas certain qu'aujourd'hui il en irait de même. Sur les incidences de la faute du conducteur victime, la Cour de cassation a osé faire le pas qui éloigne son droit à indemnisation de la responsabilité traditionnelle.

4.2 Les incidences de la faute du conducteur victime

4.2.1 L'incidence sur le dommage direct

- Pendant très longtemps, la Cour de cassation décida que la faute du conducteur victime devait entraîner la suppression de toute indemnisation. Plus exactement, la 2^e Chambre civile l'exprimait en ces termes : « en cas de collision entre véhicules terrestres à moteur, seule la faute commise par l'un des conducteurs a pour effet de permettre l'indemnisation partielle du dommage subi par l'autre conducteur fautif¹⁷ ».

À l'occasion d'un colloque sur le dixième anniversaire de la loi¹⁸, l'auteur du présent texte avait eu ces propos découragés en évoquant la 2^e Chambre civile :

[...] on devine ce qu'elle veut dire. Mais la manière de l'exprimer est révélatrice d'un certain immobilisme de la pensée. Dix ans après, lire, dans un arrêt de la Cour de cassation, que la faute d'un conducteur permet l'indemnisation de l'autre ne peut [...] qu'entretenir le pessimisme et la crainte que le droit de la réparation soit pour longtemps encore un droit dont on hésite à vanter la cohérence devant des étudiants.

- Peu après, le 22 mai 1996, la Chambre criminelle de la Cour de cassation rendit un arrêt que l'auteur du présent texte soumit ainsi aux lecteurs de la revue *Responsabilité civile et assurances*¹⁹ (qu'il dirige), non sans commencer par rappeler la jurisprudence de la 2^e Chambre civile :

Outre que les formules employées étaient assez peu compatibles avec l'économie générale de la loi où la faute n'est pas le fondement de l'obligation de réparer, il nous paraissait surtout contestable que les incidences de la faute soient appréciées en termes de causalité comme s'il se fût agi de responsabilité. Au contraire, il conviendrait de faire produire à la faute un effet de déchéance du droit à indemnisation, avec, pour conséquence, la faculté laissée au juge d'accorder une indemnisation partielle alors même que la faute du conducteur victime serait l'unique faute commise. L'étendue de la déchéance serait proportionnelle au degré de réprobation que suscite la faute. En termes de déchéance, on ne peut traiter de la même façon

17. Civ. 2^e, 2 nov. 1994, J.C.P. 1995.I.3853, n° 28, obs. G. VINEY.

18. H. GROUDEL, « Dixième anniversaire de la loi Badinter sur la protection des victimes d'accidents de la circulation : bilan et perspectives — 8 et 9 juin 1995 — sous la présidence de Robert Badinter », Actes publiés dans *Responsabilité civile et assurances*, avril 1996, numéro hors série.

19. H. GROUDEL, « Repères : « Le conducteur victime à la fête » », *Resp. civ. et assur.* 1997, comm. n° 1, 3.

le conducteur qui ne cède pas la priorité à cause d'une absence de visibilité et celui qui grille délibérément un feu rouge. Cette approche, qui rompt entièrement avec le passé et le droit de la responsabilité, a reçu récemment l'approbation de la chambre criminelle de la Cour de cassation, dans un arrêt du 22 mai 1996. Le conducteur du véhicule impliqué, poursuivi pour blessures involontaires, avait été relaxé par le tribunal correctionnel. Il était donc établi qu'il n'avait pas commis de faute. Par comparaison, le conducteur victime était seul en faute. Or sa faute était excusable, car s'il n'avait pu maîtriser sa moto, qui était allée heurter l'automobile la précédant, c'était en raison de la chaussée glissante et des conditions atmosphériques. Une cour d'appel, pour cette raison, lui accorda une indemnisation partielle. Le pourvoi est rejeté par la chambre criminelle, laquelle déclare à cette occasion, en premier lieu que chaque conducteur, même non fautif, est tenu d'indemniser l'autre, en second lieu que la faute susceptible de limiter ou d'exclure l'indemnisation du conducteur, auquel on l'oppose, ne s'apprécie qu'en la personne de celui-ci. Il reste à espérer que la 2^e chambre civile suivra le mouvement.

- Cette chambre n'eut pas le temps de se racheter. Une chambre mixte fut constituée à la Cour de cassation pour mettre fin à la divergence. Le 22 mars 1997, elle rendit un arrêt dont l'attendu de principe est le suivant :

Attendu que lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident de la circulation, chaque conducteur a droit à l'indemnisation des dommages qu'il a subis, directement ou par ricochet, sauf s'il a commis une faute ayant contribué à la réalisation de son préjudice ; qu'il appartient alors au juge d'apprécier souverainement si cette faute a pour effet de limiter l'indemnisation ou de l'exclure [...].

À partir de maintenant, par conséquent, la faute d'un conducteur, serait-elle l'unique cause de l'accident, n'entraîne pas forcément la suppression du droit à indemnisation. Il appartiendra aux juges du fond de se prononcer en fonction de la gravité intrinsèque de la faute. Même si la Cour de cassation ne le dit pas, il s'agit bien d'une déchéance, totale ou partielle, du droit à indemnisation, lequel se voit confirmé de la manière la plus éclatante qu'il puisse être.

4.2.2 L'incidence sur le dommage par ricochet

Le même arrêt de la Chambre mixte met fin à une divergence, sur ce point, entre la Chambre criminelle et la 2^e Chambre civile.

La Chambre criminelle a décidé, le 15 mars 1995²⁰, qu'il résulte de la combinaison des articles 4 et 6 que, si le préjudice subi par un tiers du fait des dommages causés à la victime directe doit être, en principe, intégralement réparé lorsqu'aucune limitation ni exclusion n'est applicable à l'indemnisation de ces dommages, il en va autrement lorsque ce tiers, lui-même

20. *Resp. civ. et assur.* 1995, comm. n° 208 ; M.-A. PEANO, « Divergence à la Cour de cassation sur la faute personnelle de l'ayant droit », *Resp. civ. et assur.* 1995.chron.26.

conducteur d'un véhicule impliqué dans l'accident, est convaincu d'une faute en relation avec celui-ci.

Au contraire, la 2^e Chambre civile a fait prévaloir l'article 6, et décidé qu'en vertu de cet article le préjudice subi par un tiers du fait des dommages causés à la victime directe d'un accident de la circulation est indemnisé sans autre limitation ou exclusion que celles qui auraient pu être opposées à la victime directe et que, lorsque le dommage de celle-ci est intégralement réparé, celui du tiers doit l'être également sans que puisse lui être opposée sa faute personnelle.

La Chambre mixte donne raison à la Chambre criminelle, et, en des termes très sobres, soumet d'une manière générale le dommage par ricochet du conducteur au même régime que son dommage direct.

Si l'on peut ainsi se montrer satisfait de l'évolution intervenue, en revanche le dernier point sensible est plus que cela : il est franchement douloureux. Le fondement du recours entre codébiteurs, en effet, laisse l'impression que la 2^e Chambre civile ne parviendra jamais à rompre avec le droit de la responsabilité.

4.3 Le fondement du recours entre codébiteurs

Telle est du moins l'impression que l'on peut avoir en France. Mais, vu de l'étranger, ce doit être pire, car les multiples revirements de la 2^e Chambre civile en ce domaine doivent faire douter de la stabilité de nos règles de droit. Qu'il ait pu y avoir des tâtonnements au départ, on l'admettra volontiers. Mais, une fois la bonne solution trouvée, il est inadmissible de la remettre en cause par des motifs grossièrement erronés sur le plan juridique.

Si l'on nous permet l'expression, voici le reportage d'un slalom.

- Le 2^e Chambre civile commença par décider, le 20 juillet 1987²¹, que la partie, assignée en réparation du préjudice subi par la victime d'un accident de la circulation, n'est pas recevable à se prévaloir des dispositions de la loi du 5 juillet 1985 à l'encontre d'une autre partie défenderesse.

- Le 20 avril 1988²², elle reconnut au solvens un droit propre contre les coauteurs sur le fondement de l'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil. Avec un tel fondement, si l'accident était exclusivement dû à une faute de la victime qui ne pouvait lui être opposée, le recours du *solvens* serait voué à l'échec, le défendeur à l'action récursoire étant exonéré de la responsabilité de l'article 1384, alinéa 1^{er}, par la faute de la victime. Un rejet serait

21. D. 1987, Jur. p. 469, note H. GROUDEL.

22. J.C.P. 1989.II.21299, note M. BEHAR-TOUCHAIS.

également intervenu si l'accident était imputable à un événement de force majeure.

- Le 6 mars 1991²³, à titre transitoire en quelque sorte, la 2^e Chambre civile accorda au *solvens* une option : soit agir à titre personnel contre les coauteurs sur le fondement des articles 1382 et 1384, alinéa 1^{er}, soit agir comme subrogé dans les droits que la victime tient des articles 1 à 6 de la loi du 5 juillet 1985.

- Le 27 novembre 1991²⁴, elle décide que le conducteur impliqué, assigné par une victime, peut exercer contre un autre coauteur une action récursoire, et, en tant que subrogé dans les droits de la victime, se prévaloir des dispositions des articles 1 à 6 de la loi du 5 juillet 1985.

- Le 25 novembre 1992²⁵, de nouveau, elle décida que le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur impliqué dans un accident de la circulation peut exercer contre un autre coauteur, en tant que subrogé dans les droits de la victime, une action récursoire sur le fondement des articles 1 à 6 de la loi du 5 juillet 1985. Ce qui la conduisit à censurer une cour d'appel qui, en faisant référence aux textes du droit commun de la responsabilité, avait rejeté le recours, le défendeur étant exonéré par la force majeure.

Ce dernier cas illustre parfaitement la nécessité de fonder le recours du *solvens* sur la subrogation dans les droits de la victime. Il ne peut s'agir que des articles 1 à 6 de la loi, et, dans ces conditions, puisque la victime n'a plus le droit d'utiliser à son profit le droit commun de la responsabilité, il serait aberrant d'en viser les textes pour fonder le recours. En tout cas, on pouvait légitimement penser que l'évolution était achevée.

- Las ! Un arrêt en date du 8 novembre 1995²⁶, toujours rendu par la 2^e Chambre civile, attira l'attention des spécialistes. Il visait l'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil et les articles 1 à 6 de la loi du 5 juillet 1985, pour reprocher à la Cour d'appel de les avoir violés. Et, ajoutant à la confusion, il déclarait : « le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur impliqué dans un accident de la circulation peut exercer contre un autre coauteur en tant que subrogé dans les droits de la victime une action récursoire sur le fondement de ces textes ». Voici ce qu'écrivit à son sujet l'auteur du présent texte :

Ainsi, alors que la victime ne peut fonder son droit à indemnisation que sur les dispositions de la loi du 5 juillet 1985 à l'exclusion des dispositions du droit

23. D. 1991, Jur. p. 469, note H. GROUDEL.

24. *Resp. civ. et assur.* 1992, comm. n° 58.

25. *Resp. civ. et assur.* 1993, comm. n° 8, *Rev. trim. dr. civ.* 1993, p. 374, obs. P. JOURDAIN.

26. *Resp. civ. et assur.* 1995, comm. n° 15 ; H. GROUDEL, « Ratés de gestion », *Resp. civ. et assur.* 1995.chron.2.

commun, le coauteur *solvens* est subrogé par les effets cumulés des unes et des autres. Nous serions tenté de crier : pitié pour la subrogation !, et d'oublier l'arrêt très vite. Mais une circonstance nous inquiète. L'arrêt est destiné à la plus large diffusion (code P+B). Un tel souci de publicité s'expliquerait-il par un énorme revirement, où l'on verrait, désormais, la victime autorisée à utiliser cumulativement le droit commun de la responsabilité et la loi de 1985 ? On ne voit pas d'autre explication.

• Le pire restait à venir. Il vient d'arriver avec un arrêt du 14 janvier 1998²⁷ où l'on peut lire :

Vu l'article 1382 du Code civil, ensemble l'article 1251 du même Code ;

Attendu que le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, impliqué dans un accident de la circulation et condamné à réparer les dommages causés à un tiers, ne peut exercer un recours contre un autre conducteur impliqué que sur le fondement de ces textes ; que la contribution à la dette a lieu en proportion des fautes respectives ; qu'en l'absence de faute prouvée à la charge des conducteurs impliqués, la contribution se fait entre eux par parts égales [...].

En réalité, il y a deux lectures possibles.

La première consiste à lire que, grâce à l'article 1251, le recours du *solvens* est fondé sur la subrogation dans les droits que la victime tient de l'article 1382 du Code civil contre le défendeur à l'action récursoire. Ce ne serait qu'une confirmation du précédent arrêt, à ceci près que l'article 1384, alinéa 1^{er}, a disparu. De telle sorte que, si l'article 1382 peut fonder la répartition entre les coauteurs lorsqu'ils ont commis des fautes, il est impuissant à justifier la répartition en l'absence de fautes.

La seconde lecture a été proposée, lors d'un récent colloque, par le conseiller-rapporteur de l'arrêt, qui semblait s'en satisfaire. Il aurait été fait une application distributive des textes. L'article 1382 fonderait la répartition en cas de faute des coauteurs ; l'article 1251 (3^o, était-il précisé) fonderait la répartition en l'absence de faute.

Cette lecture est injustifiable. Elle va directement aux effets de la subrogation, sans se préoccuper de savoir si celle-ci existe. Pour que le *solvens* puisse faire contribuer l'autre coauteur pour une part virile, encore faut-il qu'il ait reçu, par subrogation, un droit de la victime contre celui-ci. En l'absence de faute (ce qui écarte l'article 1382), et en l'absence de l'article 1384, alinéa 1^{er} (écarté du visa), la source d'un droit de la victime contre le défendeur à l'action récursoire ne peut se trouver que dans les dispositions de la loi du 5 juillet 1985.

La 2^e Chambre civile aurait pu nous épargner cela. Car, ce faisant, elle jette une ombre sur la conclusion du présent texte.

27. D. 1998, Jur. p. 174, note H. GROUDEL.

Conclusion

Il y a bien longtemps déjà, son auteur écrivit²⁸, au sujet de la loi du 5 juillet 1985 : « elle est née sans avoir été créée ». Puis d'ajouter :

Il faut donc faire un effort d'imagination, et l'on peut se demander si l'attachement de certains au régime traditionnel n'est pas un aveu d'impuissance. Au demeurant, la création n'est pas chose facile. Elle peut donner lieu à des hésitations, des tâtonnements, des retours en arrière. Et, le cas échéant, on ne pourra pas reprocher à la Cour de cassation des revirements au nom de l'inconstance, s'ils sont, en réalité, le résultat d'une réflexion nouvelle et plus approfondie.

À l'origine, la loi paraissait effectivement n'apporter que des modifications à un régime de réparation fondé sur la *responsabilité*. Pourtant, elle contenait les germes indestructibles d'un régime *sans égard à celle-ci*. Peu à peu, grâce à des applications généreuses et à des interprétations courageuses, elle a été transformée.

Malheureusement, elle n'a pas pu être complètement métamorphosée. Certes, dans le cas des non-conducteurs victimes, l'indemnisation est devenue quasi automatique. En revanche, le cas des conducteurs est plus ambigu. Si l'on apprécie la nature du régime d'indemnisation au regard de l'auteur du dommage, comme annoncé dans l'introduction, on peut dire qu'il est sans égard à la responsabilité de celui-ci, puisqu'il sera obligé d'indemniser partiellement le conducteur victime, alors que pourtant ce dernier est seul en faute. L'auteur du dommage est tenu de réparer bien qu'il ne soit pas responsable au sens traditionnel du terme. L'auteur du présent texte persiste donc et signe...

Mais il veut bien convenir, avec ceux qui apprécient la nature du régime d'indemnisation tant au regard de la victime qu'à celui de l'auteur, que la faute de celle-là peut encore libérer celui-ci totalement ou partiellement. En l'état de la loi, il est impossible de faire autrement.

28. H. GROUDEL, *op. cit.*, note 4, p. 106.