

## L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation selon la loi du 5 juillet 1985

Par Virginie Larribau-Terneyre, Professeur à L'Université de Pau et des Pays de l'Adour

Codirectrice du centre de recherches et d'analyses juridiques (CRAJ)

La situation des victimes d'accidents de la circulation est actuellement régie par la loi du 5 juillet 1985, « tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation ». C'est une loi essentiellement axée sur la question de l'indemnisation et le rôle des assurances. Elle est intervenue après de très longues études et réflexions, notamment un projet de réforme en matière d'accident de la circulation, élaboré par le professeur *André Tunc*<sup>1</sup> puis remanié et modifié selon l'évolution de la législation et de la jurisprudence.

Dans ce domaine des accidents de la circulation, le législateur est intervenu, en effet, à la suite des efforts de la doctrine et de la jurisprudence qui appelaient l'instauration de règles spéciales. Le professeur *Tunc*, notamment, a lutté pendant de nombreuses années pour parvenir au vote d'une loi sur les accidents de la circulation véritablement objective, qui assure effectivement l'indemnisation des dommages subis par la victime, sans tenir compte d'une faute éventuelle de sa part, susceptible d'exonérer totalement ou partiellement l'auteur du dommage de sa responsabilité et de permettre en conséquence à l'assureur de ne pas l'indemniser ou seulement partiellement. Avant que le législateur n'intervienne spécifiquement sur cette question des accidents de la circulation, la jurisprudence s'était d'ailleurs ralliée à la thèse du professeur *Tunc* avec le fameux arrêt *Desmares*<sup>2</sup>. Dans cet arrêt provocateur, destiné à obtenir l'intervention du législateur, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation, sur le fondement général de l'article 1384 alinéa du Code civil (responsabilité du fait des choses), supprimait la possibilité d'un partage de responsabilité entre le gardien de la chose ayant causé le dommage (en l'occurrence un véhicule terrestre à moteur) et la victime qui avait elle-même commis une faute ayant concouru à la production de son dommage. Le législateur ayant entendu le message et adopté le régime spécial concernant

---

<sup>1</sup> Un premier projet d'André Tunc date de 1966 : « La sécurité routière », v. *RTD civ.* 1967. 82, très critiqué par les assureurs ; un second projet date de 1981 et a inspiré la loi de 1985 : *Pour une loi sur les accidents de la circulation*, *Economica*

<sup>2</sup> *Civ. 2<sup>e</sup>*, 21 juill. 1982, *JCP* 1982. II. 19861 et 19875, note F. Chabas, *D.* 1982. 449, concl. Charbonnier, note Chr. Larroumet, obs. G. Durry à *RTD civ.* 1982. 606, n° 3

les accidents de la circulation attendu, la solution du « tout ou rien » de l'arrêt *Desmares* fut abandonnée et l'exonération partielle du gardien de la chose en cas de faute de la victime rétablie<sup>3</sup>.

La loi du 5 juillet 1985 est donc importante, car elle marque, historiquement, l'apparition en droit français d'une deuxième voie de réparation des dommages, à côté de la responsabilité civile pour faute (C. civ. art. 1382 et 1383) et du fait des choses (C. civ. art. 1384, alinéa 1), celle de l'indemnisation. Après cette loi, on assistera en effet au développement continu de fonds d'indemnisation, comme par exemple le fonds d'indemnisation des victimes d'acte de terrorisme et autres infractions dont l'auteur est inconnu ou insolvable (créé par la loi du 9 septembre 1986, puis du 6 juillet 1990 qui a amélioré le système) ; le fonds d'indemnisation des transfusés et hémophiles contaminés par le virus de l'immunodéficience humaine (créé par la loi du 31 décembre 1991), dont les attributions ont depuis été transférées à l'ONIAM (Office nationale d'indemnisation des accidents médicaux) ; la loi du 23 décembre 2000 modifiée par la loi du 20 décembre 2002, qui a créé le fonds d'indemnisation des victimes de l'amiante ; ou encore la loi du 4 mars 2002 sur les droits des malades, qui a institué un fonds d'indemnisation géré par un organisme spécialisé : l'ONIAM (Office national d'indemnisation des accidents médicaux).

Avec les fonds d'indemnisation, l'obligation civile de réparation, qui, dans le droit de la responsabilité pèse sur une personne (le responsable) envers une autre (la victime du dommage), se transforme en un devoir de solidarité qui impose à la collectivité l'indemnisation de certains dommages survenus dans des circonstances bien déterminées. Ce n'est plus de la responsabilité civile.

La loi de 1985 sur les accidents de la circulation est cependant un régime encore hybride, intermédiaire entre la responsabilité et l'indemnisation.

Il ne s'agit pas ou plus d'un régime de responsabilité car on ne retrouve pas la structure et le mécanisme d'un tel régime. Les constantes de la responsabilité civile que sont l'existence d'un fait générateur de la responsabilité (faute, fait d'une chose, fait d'autrui), d'un dommage et d'un lien de causalité unissant les deux, auxquelles s'ajoute la condition négative de l'absence de causes d'exonération, partielle ou totale, font défaut. On ne retrouve pas non plus le mécanisme de double imputation qui caractérise tout régime de responsabilité : imputation causale du dommage au fait générateur dans un premier temps, puis imputation du dommage au responsable désigné par référence au fait générateur et au fondement de la responsabilité, ensuite. La

---

3

loi de 1985 rompt, en effet avec ce système, et notamment avec l'exigence de causalité sur laquelle repose le droit de la responsabilité. Elle se contente ainsi d'une implication d'un véhicule terrestre à moteur dans un accident de la circulation sans exiger un lien de causalité avec le dommage subi par la victime. Elle admet également une indemnisation intégrale de la victime alors même que celle-ci aurait commis une faute qui serait la cause exclusive de son dommage (et l'on voit bien ici la rupture avec la causalité), dans le but d'indemniser les victimes les plus faibles (les victimes non conductrices).

Elle ne cherche pas un responsable, au sens de la responsabilité civile, mais un payeur : ce payeur, c'est l'assureur du conducteur du véhicule terrestre à moteur impliqué dans l'accident. On notera par ailleurs que si le conducteur du véhicule est inconnu ou n'est pas assuré ou si son assureur est partiellement ou totalement insolvable, l'indemnisation des dommages corporels (les dommages aux biens sont indemnisés dans des conditions plus restrictives et à condition que le conducteur soit identifié) est assurée par un Fonds d'indemnisation, le Fonds de garantie des assurances obligatoires.

Le principe qui commande actuellement tout le système est qu'il faut protéger particulièrement une catégorie de victime d'accident de la circulation, les victimes non conductrices, confrontées au risque automobile et particulièrement vulnérables. Il ne faut pas permettre que l'indemnisation de leur dommage puisse être réduite par des partages de responsabilité. La loi de 1985 soustrait donc ces dommages au droit commun de la responsabilité et des causes d'exonération classiques. Dans le régime spécifique établi par la loi de 1985, la victime non conductrice peut seulement se voir privée de toute indemnisation, dans des cas exceptionnels mais elle ne peut jamais subir une limitation de cette indemnisation.

Par ailleurs, la loi du 5 juillet 1985, contrairement à tous les régimes de responsabilité classiques fondés sur les articles 1382 à 138 n'est pas intégrée dans le Code civil. Elle reste en dehors, ce qui est aussi une marque de son autonomie et de sa spécificité.

Il existe cependant des projets de réforme du droit de la responsabilité qui proposent de modifier le système en supprimant la distinction entre les catégories de victimes, au nom du principe d'égalité. L'avant-projet de réforme du droit des obligations, le rapport d'information du Sénat, et la proposition de loi *Béteille*, proposent de l'intégrer dans le Code civil, dans un titre consacré aux régimes spéciaux de responsabilité (loi de 1998 sur les produits défectueux) et d'indemnisation (loi de 1985 sur les accidents de la circulation). L'avant-projet *Catala*, comme le rapport du Sénat (proposition no 13) et la proposition de loi *Béteille* déposée à l'assemblée nationale le 9

juillet 2010 proposent également de supprimer la distinction entre les victimes conductrices et non conductrices, au nom de l'égalité des victimes et du traitement spécifique et favorable qu'il convient de réserver à toutes les victimes de dommages corporels. Le consensus semble acquis sur cette question puisque c'est aussi une des propositions de réforme faite en 2005 par la Cour de cassation et sur laquelle la doctrine semble unanime, même si la Cour de cassation a refusé de renvoyer au Conseil constitutionnel les questions prioritaires de constitutionnalité qui ont pu être récemment posée, sur la constitutionnalité de l'article 4 de la loi de 1985, qui traite différemment les victimes selon leur qualité de conducteur ou de non conducteur, après l'introduction du contrôle de constitutionnalité *a posteriori* dans notre système juridique par la loi organique du 10 décembre 2009 (n° 2009-1523)<sup>4</sup>

Pour l'instant, et dans l'attente d'une réforme, les conditions de l'indemnisation s'inscrivent en rupture avec la logique de la responsabilité (I). Cette rupture avec la responsabilité est confirmée ensuite par la procédure d'indemnisation elle-même qui met à la charge, non pas d'un responsable mais de l'assureur d'un conducteur impliqué dans l'accident, une obligation d'indemniser rapidement et efficacement, et interdit de recourir au droit commun de la responsabilité, sauf dans le cas des recours récursoires (II).

## **I. LES CONDITIONS DE L'INDEMNISATION : UNE RUPTURE AVEC LA LOGIQUE DE LA RESPONSABILITE**

Les objectifs poursuivis par la loi du 5 juillet 1985 sont clairs : Il s'agit d'abord d'admettre plus facilement qu'en ayant recours au droit de la responsabilité classique, le droit à indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. L'article 1er de la loi pose ainsi des conditions précises mais en même temps très extensives et en rupture avec la logique et les constantes de la responsabilité, pour ouvrir au profit des victimes un droit à indemnisation qui s'exercera, on le verra, contre un assureur (A). Il s'agit ensuite de favoriser une indemnisation intégrale pour une catégorie particulière de victimes : les victimes non conductrices. Les articles 2, 3 et 4 précisent donc l'étendue et les limites de l'indemnisation, qui diffèrent selon la catégorie à laquelle appartient la victime (B).

---

<sup>4</sup> et le décret n° 2010-148 du 16 février 2010 ; le mécanisme de la QPC est effectif depuis le 1<sup>er</sup> mars 2010.

## **A- LES CONDITIONS D'OUVERTURE DU DROIT A INDEMNISATION : LA RUPTURE AVEC LES CONSTANTES DE LA RESPONSABILITE**

L'examen des conditions d'ouverture du droit à indemnisation confirme la spécificité du régime prévu par la loi de 1985 par rapport aux régimes de responsabilité de droit commun. Alors que dans tout régime de responsabilité, l'existence du droit à réparation repose sur la réunion d'un fait générateur de la responsabilité, d'un dommage et d'un lien de causalité entre les deux, les termes de la loi de 1985 ne permettent de reconnaître ni la notion de fait générateur, ni l'exigence d'un lien de causalité, qu'il soit prouvé ou présumé entre le dommage et le fait générateur. Le droit à indemnisation des victimes repose sur la simple constatation d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur. Selon l'article 1er de la loi, en effet *«les dispositions (qui précisent l'étendue de l'indemnisation) 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 et semi-remorques, à l'exception des chemins de fer et des tramways circulant sur des voies qui leurs sont propres »*. Lorsque ces conditions objectives sont réunies, la victime a en principe droit à indemnisation (sauf s'il existe ensuite des causes de limitation ou d'exclusion) sans que l'on se préoccupe de savoir si l'intervention du véhicule est la cause du dommage et donc si le conducteur est ou non responsable. La jurisprudence a interprété par ailleurs chaque condition de façon plutôt extensive.

### **1. La condition d'un accident de la circulation**

C'est la première condition, qui définit le contexte même pour lequel le système d'indemnisation a été conçu. La notion d'« accident » exclut en principe l'application de la loi lorsque l'accident trouve son origine dans une infraction volontaire et dans ce cas, le dispositif applicable aux victimes d'infraction s'applique. Quant à la notion de « circulation », il ne s'agit pas d'une notion véritablement autonome, car elle s'apprécie largement en rapport avec des considérations concernant le véhicule. On peut dire, cependant, que la jurisprudence a consacré en la matière une conception très extensive : elle admet l'application de la loi pour des accidents survenus sur des voies ouvertes à la circulation publique, évidemment, mais aussi dans des lieux privés, par exemple des champs agricoles ou des pistes de ski, ou des parkings d'immeubles, et même si le véhicule n'est pas en mouvement. Il faut cependant, dans ce dernier cas, qu'il ne soit pas, au moment de l'accident,

dans une fonction autre que de déplacement, comme dans le cas d'un accident occasionné par le système frigorifique d'un camion dans lequel un enfant avait passé son bras. Mais à l'inverse, l'application de la loi a été exclue dans toutes les hypothèses de compétition sportive et même d'entraînement sur des circuits fermés.

## 2- La condition d'un véhicule terrestre à moteur

- *La jurisprudence a adopté une conception large des véhicules concernés :*

Il s'agit de tout véhicule terrestre à moteur, avec ses remorques ou semi-remorques. On a appliqué, ici, la terminologie utilisée en matière d'assurance automobile obligatoire. En effet, selon le droit des assurances, il s'agit de « tout véhicule destiné au transport de choses ou de personnes circulant sur le sol et mû par une force motrice quelconque » ainsi que les véhicules « conçus pour être attelés » à un véhicule terrestre à moteur ou seulement attelés à l'un de ces véhicules. La loi s'applique donc, même s'il s'agit d'une remorque de fortune, attelée à une automobile. Elle s'applique également aux caravanes attelées à une automobile<sup>5</sup>. Mais elle n'a pas été jugée applicable dans le cas d'une bétonnière ni d'une benne à gravats non attelées, en stationnement sur la chaussée<sup>6</sup>.

La loi s'applique même si l'accident a été causé par un tracteur, dans le cadre de l'entraide agricole, régie par les articles L. 325-1 à L. 325-3 du Code rural selon des règles totalement dérogatoires au droit commun. La Cour de cassation estime qu'est seule applicable la loi du 5 juillet 1985 « dont les dispositions sont d'ordre public »<sup>7</sup>. Par contre, elle ne s'applique pas aux véhicules à traction animale et le conducteur de l'attelage se voit appliquer l'article 3 de la loi et non l'article 4 : il n'est pas « victime-conducteur »<sup>8</sup>. Toutefois, pour l'instant, la loi ne concerne pas les « chemins de fer et les tramways circulant sur des voies qui leur sont propres ». Peu importe qu'il s'agisse de train, de métro, ou de funiculaire. Par contre, on en déduit que la loi peut leur être applicable lorsqu'ils partagent une voie avec d'autres véhicules comme les tramways dont les rails sont fixés sur la chaussée et qui ne sont donc pas sur une voie propre. La Cour de cassation dans son rapport pour 2005 demandait déjà, au titre des propositions de réforme que les dispositions de la loi de 1985 soient étendues aux tramways, compte tenu du

---

<sup>5</sup> Civ. 2e, 19 nov. 1986, rapport C. Cass. 1986

<sup>6</sup> Civ. 2e, 7 juin 1989, D. 1990. 116 (bétonnière) ; Crim. 9 janv. 1991, Bull. crim. no 46

<sup>7</sup> Civ. 2e, 17 nov. 2005, Gaz. Pal. 19-20 mai 2006, p. 30, note Ph. Coursier.

<sup>8</sup> Crim. 17 juin 1986, Bull. crim. no 211

développement de ce mode de transport urbain et du risque de multiplication des dommages. L'avant-projet Catala propose également d'introduire cette modification ; le rapport d'information du Sénat et la proposition de loi Béteille vont dans le même sens.

La question s'est posée également, de savoir quel régime appliquer à un accident survenu sur un passage à niveau. Selon la Cour de cassation, la SNCF peut demander au gardien ou au conducteur du véhicule impliqué, la réparation de son préjudice matériel selon la loi du 5 juillet 1985 en tant que victime ; par contre, les occupants de l'automobile ne peuvent agir contre la SNCF en réparation de leurs dommages autrement que selon les textes de droit commun de la responsabilité civile<sup>9</sup>.

Enfin, selon la jurisprudence, la loi ne concerne pas, non plus, les véhicules évoluant sur un circuit fermé exclusivement dédié à l'activité sportive, lorsque les dommages concernent des participants. Dès la promulgation de la loi, les cours d'appel étaient réticentes à appliquer la loi de 1985 aux accidents survenus sur des circuits fermés, le terme « circulation » semblant, a priori exclure les circuits fermés. Il s'agissait, tout d'abord d'accidents causés à des spectateurs, lors d'un moto-cross, notamment, mais la Cour de cassation avait cassé ces décisions en déclarant applicable la loi de 1985. En revanche, la Cour de cassation considère la loi de 1985 inapplicable « entre concurrents d'une compétition sportive », qu'il s'agisse d'un entraînement ou d'une compétition<sup>10</sup>.

Quant à la question de savoir si la loi s'applique aux *véhicules en mouvement à l'exclusion des véhicules inertes*, la question est liée en réalité à la notion d'accident de la circulation. Il est sûr que la loi s'applique aux véhicules en mouvement en tous lieux, même dans une propriété privée, même dans un champ. Ainsi, à propos d'une victime blessée en montant sur une moissonneuse-batteuse travaillant dans une propriété privée, a-t-il été jugé que s'appliquait la loi de 1985 et non l'article 1384, alinéa 1er<sup>11</sup>. Mais la loi s'applique également aux véhicules inertes, dans la mesure où ils sont à l'arrêt sur une voie ouverte à la circulation publique et dans une fonction de déplacement. Ainsi, elle ne s'applique pas aux véhicules utilitaires qui fonctionnent à l'arrêt, tels que la pelle mécanique d'un chariot élévateur, ou un engin de terrassement, ou une moissonneuse-batteuse fonctionnant en

---

<sup>9</sup> Civ. 17 mars 1986, DS 1987. 49, note H. Groutel

<sup>10</sup> Civ. 2e, 4 janv. 2006, LPA 23 mars 2006, no 59, p. 8, note C. Boismain.

<sup>11</sup> . Civ. 2e, 10 mai 1991, JCP 1991, no 27, tableaux de jurisprudence p. 258, Bull. civ. II, no 137.

poste fixe<sup>12</sup> : la fonction de déplacement laisse ici place à la fonction d'outil. En revanche, la loi de 1985 redevient applicable lorsque le « véhicule-outil » est appelé à opérer une succession de déplacements et d'arrêts, même pour un déplacement involontaire : ripage dû à un mauvais positionnement d'une pelle mécanique. La même exclusion s'applique aux opérations de chargement ou de déchargement.

### **3 - La condition centrale de l'implication du véhicule dans l'accident**

- *Une notion large d'implication, distincte de la causalité*

L'implication est la condition essentielle d'application de la loi du 5 juillet 1985 : c'est elle qui ouvre le droit à indemnisation de la victime. Dans l'intention du législateur, elle était destinée à éviter le retour aux discussions qui avaient eu lieu en droit commun de la responsabilité du fait des choses (1384, al. 1er) sur le rôle causal de la chose, sur son rôle actif ou passif dans la réalisation du dommage et sur le jeu de la présomption de causalité. Ce terme d'« implication » a cependant soulevé des difficultés. S'il figure dans la convention de La Haye du 4 mai 1971 relative à la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, il n'est pas usuel dans la terminologie de la responsabilité civile. On a donc discuté du sens exact qu'il fallait donner à ce terme et la doctrine s'est référé, ici, à une remarque faite par le garde des Sceaux, au cours des travaux parlementaires, où il avait précisé que « s'agissant du terme impliqué, il est volontairement très large ». Il ne s'agit donc pas de causalité, au sens de condition *sine qua non*, comme dans les régimes de responsabilité mais d'une notion beaucoup plus lâche.

Les juridictions du fond, à l'origine, ont interprété ce terme, tantôt très largement, tantôt très restrictivement. La Cour de cassation, pour sa part, a dû prendre parti : elle a consacré la conception large, interprétant la notion d'implication comme une intervention non nécessairement causale.

Par ailleurs et selon les termes de de la loi, le véhicule doit seulement être impliqué « dans l'accident » et non dans le « dommage ». Même si la jurisprudence a ensuite ramené un peu de causalité en exigeant dans un second temps l'imputabilité du dommage à l'accident (v. infra), on voit bien que le droit à indemnisation ne repose pas sur l'existence d'un lien de causalité entre le fait du véhicule et le dommage, comme s'il s'agissait de rechercher la responsabilité du conducteur dans un régime de responsabilité de droit commun.

---

<sup>12</sup> Civ. 2e, 14 oct. 1992, Resp. civ. et assur. 1992, comm. no 450 ; v. aussi Civ. 2e, 8 mars 2001 (2 arrêts), Bull. civ. II, no 42 et 43 ; Resp. civ. et assur. 2001, comm. 184-185

La tendance de la jurisprudence a donc consisté à étendre très largement la notion d'implication, qui découle en pratique d'une simple coïncidence.

*Le contact suffit à établir l'implication.* C'est à peu près ce qui se passait avant la loi de 1985, lorsqu'on appliquait l'article 1384, alinéa 1er. Dans ce cas il fallait établir le rôle actif du véhicule selon la formule : contact + mouvement = rôle actif de la chose. Sur le fondement de la loi de 1985, est nécessairement impliqué tout véhicule qui a été heurté, qu'il soit à l'arrêt ou en mouvement<sup>13</sup>.

*Lorsqu'il n'y a pas de contact* entre la victime (ou son véhicule) et un véhicule terrestre à moteur en mouvement, il peut quand même y avoir implication de ce véhicule, mais à la condition que la victime puisse établir qu'il a participé d'une certaine manière à la réalisation de l'accident. La Cour de cassation, casse alors les décisions qui énoncent que le véhicule « n'avait joué aucun rôle causal dans la réalisation du dommage » et qui ne recherchent pas la preuve de l'implication, car l'implication se distingue de la causalité. Elle pose cependant, lorsqu'il n'y a pas eu de heurt ou de contact, la condition de « perturbation de la circulation » par le véhicule impliqué<sup>14</sup>.

La notion d'implication a soulevé davantage de difficultés en cas de *collisions en chaîne* (carambolage). Le recours à la notion large d'implication doit conduire à admettre que tous les véhicules sont impliqués, sans avoir à rechercher le rôle joué par chacun et la victime doit donc pouvoir s'adresser indifféremment à l'un ou l'autre des assureurs des véhicules impliqués. C'est la solution actuellement retenue. Pourtant, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation, a été tentée à plusieurs reprises par un retour à une notion d'implication plus réductrice et plus proche de la causalité. D'abord en autorisant les conducteurs des véhicules impliqués « dans l'accident », à démontrer qu'en réalité leur véhicule n'était pas impliqué « dans le dommage ». Ensuite, et notamment dans un arrêt du 16 mars 1994<sup>15</sup>, en considérant chaque collision comme un accident distinct, nécessitant l'appréciation de l'implication des véhicules dans chacun des cas au lieu d'analyser les collisions en chaîne comme un événement global. Dans un nouvel arrêt du 28 juin 1995<sup>16</sup>, la deuxième chambre civile a ensuite reconnu le caractère unique de l'accident qualifié de « collision en chaîne » et approuvé l'examen de l'implication du camion (qui avait perdu une roue de

---

<sup>13</sup> Civ. 2e, 25 janv. 1995, Bull. civ. II, no 27 ; Gaz. Pal. 1995. I. 315, note F. Chabas ; RTD civ. 1995. 382, obs. P. Jourdain.

<sup>14</sup> Civ. 2<sup>e</sup>, 15 janv. 1997, JCP 1997. II. 22883, note F. Chabas.

<sup>15</sup> Bull. civ. II, n° 90, JCP 1994. IV. 1329.

<sup>16</sup> Bull. civ. II, no 203 ; JCP 1995. IV. 2129 ; JCP 1995. I. 3944, obs. G. Viney.

secours qui avait heurté une première voiture et provoqué le carambolage de quatre véhicules) par rapport à cet accident global. Et c'est la solution qui perdure.

Toutefois, pour qu'il y ait accident complexe unique et que l'on évite le fractionnement en une série d'accidents particuliers distincts, la Cour de cassation a posé des conditions. Elle exige en effet un « enchaînement continu des différents épisodes » qui suggère une unité d'action, l'épisode précédent expliquant le suivant<sup>17</sup>. Cela n'impose pas cependant que l'accident complexe se soit déroulé en un seul trait de temps et la Cour de cassation a pu retenir un accident unique alors que plus de vingt minutes s'étaient écoulées entre la première et la dernière phase de l'accident. Ces décisions confirment en tout cas, la thèse de la globalisation de l'accident complexe : la Cour de cassation admet en ce cas que tous les véhicules sont impliqués à l'égard de la victime<sup>18</sup>.

- ***Une exigence d'implication dans l'accident et non dans le dommage: nouvelle rupture avec la causalité***

La question s'est en effet directement posée en jurisprudence de savoir s'il fallait établir, au-delà de l'implication du véhicule dans l'accident, que le véhicule «était également impliqué dans le dommage subi par la victime, laquelle devrait alors démontrer que le dommage est bien « imputable » à l'intervention du véhicule automobile impliqué dans l'accident ». Ce problème de l'imputabilité, qui ramène en réalité à la notion de causalité s'est posé, spécialement, en présence de deux accidents successifs : par exemple une voiture percute un arbre, puis est heurtée par un autre véhicule : le décès du conducteur est-il imputable au conducteur de ce véhicule impliqué ou bien s'était-il produit auparavant ? Au-delà de cette hypothèse, on peut se poser la même question quand, par exemple, le dommage a pour cause une prédisposition de la victime ou si le préjudice apparaît ultérieurement, après l'accident.

Si l'on exigeait la preuve de l'imputabilité du dommage au véhicule, on réintroduirait indirectement l'exigence de la preuve d'un rapport de causalité entre le fait du véhicule et le dommage et une démarche de type « responsabilité ». Aussi n'est-ce pas la solution retenue par la jurisprudence,

---

<sup>17</sup> Civ. 2e, 2 oct. 2008, Juris-Data no 2008-045215 ; Resp. civ. et assur. 2008, comm. 323, note H. Groutel ; RTD civ. 2002, 335, obs. P. Jourdain ; Civ. 2e, 22 févr. 2007, Juris-Data no 2007-037588 ; Civ. 2e, 21 oct. 2004, Juris-Data no 2004-025349 ; Resp. civ. et assur. 2004, comm. 369, note H. Groutel.

qui exige simplement la condition d'imputabilité du dommage à l'accident et non au véhicule.

- ***Une présomption d'imputabilité du dommage à l'accident***

Cette condition d'imputabilité du dommage à l'accident n'est pas expressément posée dans la loi de 1985, mais elle est sans doute sous entendue dans la notion de « victime d'accident de la circulation » : il faut bien relier la victime à l'accident.

Quant à la question de la charge de la preuve de l'implication (qui devrait normalement peser sur la victime), elle a été résolue par la Cour de cassation par le recours à une présomption d'imputabilité<sup>19</sup>. Après quelques hésitations, la deuxième chambre civile (19 février 1997) affirme que « le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur impliqué dans un accident de la circulation ne peut se dégager de son obligation d'indemnisation que s'il établit que cet *accident est sans relation avec le dommage* »<sup>20</sup>, notamment lorsque la victime invoque un préjudice apparu ultérieurement.

On voit donc, en définitive qu'il n'est jamais question de discuter du rôle causal ou non du véhicule. L'implication d'un véhicule dans un accident peut n'avoir aucune relation avec la causalité du dommage. On voit donc que le lien causal est totalement distendu pour ne pas dire inexistant entre le véhicule impliqué dans l'accident et le dommage

***c) L'absence de condition tenant aux victimes s'agissant de l'ouverture du droit à indemnisation***

Il s'agit, en effet, de toute personne victime d'un accident de circulation, qu'il s'agisse de personnes étrangères au véhicule : piéton, cycliste..., du conducteur d'un véhicule ou d'une personne transportée ; et on constate, ici, une innovation : il peut même s'agir d'une personne transportée en vertu d'un contrat. La loi de 1985, contrairement à la distinction faite entre la responsabilité contractuelle et extracontractuelle, prévoit un système uniforme d'indemnisation. Cette même assimilation existe, en matière de responsabilité du fait des produits défectueux. L'article premier ne concerne pas uniquement le contrat de transport de personnes, mais aussi tout contrat en vertu duquel les victimes d'un accident de circulation sont transportées :

---

<sup>19</sup>. Civ. 2e, 19 févr. 1997, D. 1997. 84, note Chr. Radé ; JCP 1997. I. 4070, obs. G. Viney ; JCP 1998. II. 10005, note Ph. Brun.

contrat de travail, de prêt ou de location, voire une convention d'assistance bénévole ; ainsi, la loi de 1985 est-elle applicable dans des rapports contractuels entre bailleur et preneur du fait d'un accident causé par un tracteur en location<sup>21</sup>.

Il peut s'agir ensuite d'une victime directe ou d'une victime par ricochet. L'article 6 de la loi assimile en effet à la victime directe les victimes dites « par ricochet », c'est-à-dire les tiers qui subissent un préjudice « du fait des dommages causés à la victime directe », notamment les héritiers, en cas de décès de la victime directe. Ces victimes indirectes voient leur préjudice réparé, mais en tenant compte ainsi qu'on le verra (infra), des limitations ou exclusions applicables à l'indemnisation des dommages subis par la victime directe.

## **B - L'ÉTENDUE DU DROIT A INDEMNISATION : LA RUPTURE AVEC LE PRINCIPE D'ÉGALITÉ ET AVEC LES CAUSES D'EXONÉRATION CLASSIQUES**

Lorsque les conditions d'application de la loi sont remplies, le droit à indemnisation est ouvert. Cependant, la victime n'a pas toujours droit à une indemnisation intégrale, qu'il s'agisse des dommages matériels ou même des dommages corporels. Les articles 2 à 5 de la loi du 5 juillet 1985 prévoient et précisent des causes de limitation ou d'exclusion d'indemnisation opposables à la victime par le conducteur ou le gardien du véhicule terrestre à moteur impliqué. Le principe d'une distinction entre les victimes conductrices et non conductrices est posé concernant les dommages corporels, les secondes bénéficiant d'une bien meilleure protection. Leur situation redevient identique concernant les dommages matériels ; la loi prévoit également le cas particulier des victimes par ricochet.

### **1. Le principe d'une distinction entre les victimes conductrices et non conductrices concernant les dommages corporels**

L'article 2 élimine tout de suite deux des trois causes d'exonération classiques : la force majeure et le fait d'un tiers. Celles-ci ne pourront jamais être opposées à la victime, qu'elle soit conducteur ou non.

La seule cause d'exclusion d'indemnisation possible est donc la faute de la victime, mais en faisant une différence essentielle entre deux catégories de

---

<sup>21</sup> Civ. 2e, 21 juin 2001, Bull. civ. II, no 122 ; RTD civ. 2001. 901, obs. P. Jourdain.

victimes : les victimes conductrices et les victimes non conductrices, lorsqu'il s'agit de l'indemnisation des dommages corporels tout au moins.

*a) La protection particulière des victimes non conductrices pour les dommages corporels : la loi du « tout ou rien »*

Les victimes non conductrices peuvent seulement se voir priver de toute indemnisation. Cette indemnisation ne peut jamais être réduite, quelle que soit la nature de la faute qu'elles ont pu commettre. C'est la loi du « tout ou rien ».

L'exclusion d'indemnisation n'intervient par ailleurs que dans des cas exceptionnels, si la faute présente certains caractères différents selon les catégories de victimes non conductrices. La loi de 1985 opère, en effet, à l'intérieur de la catégorie des victimes conductrices, une autre distinction : celle des victimes dites

« simplement privilégiées » et des victimes « super-privilégiées », particulièrement vulnérables et qui méritent, à ce titre, une protection renforcée : ces dernières sont les victimes non conductrices, âgées de moins de 16 ans , ou de plus de 70 ans ou atteintes d'un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité égal à 80 %.

- *La situation favorable des victimes simplement privilégiées*

Ces victimes sont donc des non conducteurs, âgés de plus de 16 ans, de moins de 70 ans et qui ne sont pas atteints d'une incapacité permanente ou d'un invalidité atteignant un taux de 80 %. Leur droit à indemnisation ne peut jamais être limité et il ne peut être exclu que dans des conditions très rigoureuses, rarement réunies, en cas de **faute inexcusable, cause exclusive de l'accident**. C'est au défendeur qu'il appartient de faire la preuve de l'existence de cette faute de la victime et lorsque la preuve ne peut être rapportée, par exemple lorsque les circonstances de l'accident sont indéterminées, la victime a droit à une indemnisation intégrale . Il ne peut donc jamais être question d'un partage de responsabilité. De même, si l'on ne peut rapporter la preuve du double caractère de la faute : inexcusable et cause exclusive, la réparation doit être intégrale.

Il est donc très difficile de parvenir à une exclusion d'indemnisation.

A l'origine, cependant, les tribunaux et les cours d'appel ont eu tendance à appliquer très largement ces deux conditions, retirant ainsi tout intérêt à ce

régime que le législateur avait voulu favorable à la victime ; La Cour de cassation a donc dû intervenir, en cassant nombre de ces décisions des juridictions inférieures et surtout en donnant sa propre définition de la faute inexcusable, dans le cadre de la loi du 5 juillet 1985 cette fois, par dix arrêts rendus le 20 juillet 1987<sup>22</sup>, la solution ayant été reprise le 10 novembre 1995, par l'assemblée plénière<sup>23</sup>.

La faute inexcusable de la victime, est, désormais définie comme « une faute volontaire, d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable, son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience ». Elle est donc constituée d'un élément objectif : un fait d'une exceptionnelle gravité ; et d'un élément subjectif apprécié *in abstracto* : la conscience qu'aurait dû avoir la victime du danger auquel elle s'exposait, ces éléments pouvant être neutralisés par l'existence d'une raison valable appréciée *in concreto*. On peut ainsi citer le cas d'une victime qui avait commis trois fautes successives : la première en circulant à bicyclette, en sens interdit, sur un boulevard ; la deuxième en abordant une intersection alors que la signalisation lumineuse au rouge prohibait cette manœuvre ; la troisième en s'engageant ensuite sur une autre voie, à nouveau à contresens. La Cour de cassation relève que ces fautes avaient été commises de manière délibérée et en connaissance de cause par la victime, habituée des lieux, pour s'épargner un détour et que la prudence la plus élémentaire lui commandait, si elle voulait éviter de traverser l'intersection, de mettre pied à terre et d'emprunter les trottoirs. L'arrêt a pu en déduire qu'elle avait commis une faute inexcusable « sans avoir à rechercher si elle avait volontairement recherché le dommage qu'elle avait subi <sup>24</sup>.

- *Le régime d'exception des victimes super-privilégiées*

Il s'agit des victimes spécialement protégées par l'article 3, alinéa 2, de la loi, pour lesquelles les risques de la circulation sont les plus importants : - soit en raison de leur âge : elles doivent être âgées de moins de 16 ans ou de plus de 70 ans à la date de l'accident ; - soit en raison de leur état de santé : il s'agit des personnes qui, quel que soit leur âge, 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 %/. Mais cela ne concerne toujours que les non-conducteurs, ce qui a été l'occasion de nouvelles critiques de la doctrine :

---

<sup>22</sup> Civ. 2e, Bull. civ. II, n°160, dix arrêts

<sup>23</sup> Ass. plén. 10 nov. 1995, D. 1995. 633, rapp. Chartier ; JCP 1996. II. 22564, concl. M. Jéol, note G. Viney ; Defrénois 1996. 762, obs. D. Mazeaud ; RTD civ. 1996. 187, obs. P. Jourdain

<sup>24</sup> Civ. 2e, 7 juin 1990, Gaz. Pal. 5-6 oct. 1990, résumés d'arrêts.

un cyclomotoriste de moins de 16 ans qui est un conducteur ne bénéficie pas de l'article 3, alinéa 2, alors qu'un cycliste du même âge en bénéficiera en tant que non conducteur.

Ces victimes privilégiées bénéficient d'un droit quasi absolu à l'indemnisation ; seule peut leur être opposée **la recherche volontaire du dommage subi**, c'est-à-dire leur faute intentionnelle, extrêmement rare (art. 3, al. 3) mais qui demeure la seule cause générale d'exonération.

Cela équivaut pratiquement à la tentative de suicide et doit se produire très rarement. On ainsi citer le cas où « après une tentative de suicide, la veille de l'accident, la victime [un piéton] se trouvant sur le couloir de circulation du véhicule qui arrivait, continuait d'avancer tout en regardant le véhicule jusqu'à l'impact ». La Cour Suprême approuve la cour d'appel d'avoir « retenu que la victime avait volontairement recherché le dommage qu'elle avait subi »<sup>25</sup>

#### ***b). La situation défavorisée de la victime conductrice***

Lorsque la loi du 5 juillet 1985 a été adoptée, il n'a pas été jugé opportun que les conducteurs, moins exposés que les non conducteurs, bénéficient d'une protection particulière. L'article 4 de la loi qui concerne l'indemnisation des conducteurs-victimes ne prévoit donc, pour eux aucune mesure de faveur et ne fait aucune distinction, sans tenir compte de leur âge ou de tout autre élément de faiblesse. Ce dernier point fait d'ailleurs l'objet de vives critiques de la doctrine. Ainsi, une vieille dame de soixante-dix ans parce qu'elle est sur un cyclomoteur ne sera pas protégée spécialement, alors qu'elle le sera si elle est sur un vélo.

Toujours est-il que les victimes conductrices peuvent non seulement se voir priver de toute indemnisation, mais encore subir une limitation d'indemnisation, en considération de leur faute. Il ne s'agit pas cependant d'en revenir aux causes d'exonération du droit commun de la responsabilité, puisque la force majeure est exclue, ainsi que le fait d'un tiers. Seule la faute de la victime peut jouer un rôle dans l'étendue de l'indemnisation.

Il faut donc tout d'abord déterminer qui peut être conducteur, puisque cette qualification est essentielle et commande le régime de l'indemnisation, puis on verra comment se fait cette indemnisation.

---

<sup>25</sup> Civ. 2<sup>e</sup>, 31 mai 2000, *JCP* 2001. II. 10577, note Ch. Butruille-Cardew.

- *L'importance de la détermination du conducteur*

Il est essentiel de distinguer le conducteur du non-conducteur puisque ce dernier, seul, bénéficie d'un régime de faveur.

A cet égard, la jurisprudence a mis en place une présomption au bénéfice de la victime, celle de « non conducteur » et c'est au conducteur du véhicule impliqué qu'il appartient d'apporter la preuve que la victime était aussi conducteur au moment de l'accident . Or, cette preuve n'est pas toujours facile à rapporter, notamment quand tous les occupants d'un véhicule ont été éjectés à la suite d'une collision et qu'ils sont décédés. La Cour de cassation a déjà eu à trancher dans un certain nombre de cas et, selon sa jurisprudence, on peut définir qui a ou non la qualité de conducteur.

En résumé, et pour rendre compte de la jurisprudence, on pourrait admettre avec M. Jourdain qu'est conducteur celui qui est aux commandes d'un véhicule, moteur en marche, en mouvement ou non ; n'est plus conducteur celui qui n'est plus aux commandes, en raison d'une chute ou d'une éjection ; n'est pas conducteur celui qui est aux commandes d'un véhicule dont le moteur ne fonctionne pas, est en panne ou en stationnement.

Toutefois, la question reste plus complexe dans le cas du conducteur éjecté, qu'il s'agisse d'un automobiliste ou d'un cyclomotoriste. Le partage est actuellement le suivant : si, au moment du choc avec le véhicule, le conducteur éjecté était déjà au sol depuis quelques instants et immobile, il est considéré comme non conducteur<sup>26</sup>. Mais si, au moment du choc, le processus d'éjection n'est pas achevé parce que conducteur glisse encore au sol et va heurter une voiture ou est heurté alors qu'il n'est pas encore retombé au sol ou juste au moment où il s'immobilise, il conserve la qualité de conducteur<sup>27</sup>.

- *L'indemnisation du conducteur-victime : la possibilité de lui opposer sa faute pour exclure mais aussi limiter l'indemnisation*

Comme on l'a déjà souligné, les conducteurs sont des victimes défavorisées par rapport aux victimes non conductrices, puisque, bien qu'on ne puisse leur opposer la force majeure ou le fait d'un tiers, leur faute va être prise en considération, dans tous les cas, quelle qu'en soit la gravité, et sans tenir compte de leur âge, ni de leur état de santé.

---

<sup>26</sup> Civ. 2e, 24 mai 1991, et 11 déc. 1991, JCP 1993. II. 21987, note Y. Dagorne-Labbé.

<sup>27</sup> Civ. 2e, 8 oct. 2009, Juris-Data 2009-049783 ; Resp. civ. et assur. 2009, comm. 351, obs. H. Groutel ; 21 déc. 2006, Juris-Data no 2006-036706, Resp. civ. et assur. 2007. comm. 87, note H. Groutel.

Cette disparité entre le sort des victimes, selon qu'il s'agit de conducteurs ou de non-conducteurs, a été justifiée, d'une part, par le fait que ce sont généralement les conducteurs qui font courir des risques aux non-conducteurs, piétons ou passagers ; d'autre part, par une intervention des compagnies d'assurances, dans le but d'éviter une augmentation excessive des primes.

Le principe reste bien l'indemnisation intégrale du conducteur pour ses dommages à sa personne mais ici, le défendeur est autorisé à lui opposer sa faute. « L'indemnisation des dommages subis par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur n'est limitée ou exclue que s'il a commis une faute » et si cette faute est en relation de causalité avec son préjudice : on retrouve donc ici une démarche de type responsabilité.

Deux situations peuvent donc se présenter selon que le conducteur a commis une faute ou n'a pas commis de faute : - Si le conducteur n'a pas commis de faute « ayant contribué à la réalisation de son préjudice » ou si aucune faute ne peut être prouvée à sa charge, le propriétaire ou le gardien du véhicule impliqué doit indemniser entièrement le conducteur-victime : - S'il a commis une faute en relation avec son préjudice, alors son indemnisation peut être limitée ou exclue, sans que les règles soient toujours parfaitement claires.

Quelle faute peut alors entraîner l'exclusion de l'indemnisation ? Est-ce une faute imprévisible et irrésistible selon la conception de la force majeure ? Ou bien une faute cause exclusive de l'accident ? Ou encore une faute inexcusable, par assimilation avec l'article 3 de la loi et la situation des victimes non conductrices ?

Il apparait, en toute hypothèse, que l'indemnisation peut être exclue sans que le conducteur impliqué ait à faire obligatoirement la preuve que la faute du conducteur victime était imprévisible et irrésistible (comme en matière de causes d'exonération totale en droit commun de la responsabilité) ou qu'elle était la cause exclusive de l'accident<sup>28</sup>. À cet égard, la Cour de cassation a été souvent amenée à requalifier les termes utilisés, en précisant que la faute de la victime doit avoir « contribué à la réalisation de son dommage », peu important que cette faute ait été ou non la cause exclusive de l'accident ou même à casser, en précisant que la cour d'appel « n'avait pas à rechercher si la faute du conducteur-victime était la cause exclusive de l'accident »<sup>29</sup>. Il est donc concevable que le conducteur soit privé d'indemnisation alors même

---

<sup>28</sup> Civ. 2<sup>e</sup> 18 mars 2004, *Bull. civ.* II, n° 127 ; *JCP* 2004. IV. 1995.

<sup>29</sup> Civ. 2e, 9 janv. 2003, *Gaz. Pal.* 30 avr.-4 mai 2004, *jurispr.* 17. ; . Civ. 2e, 9 oct. 2003, *Gaz. Pal.* 30 avr.-4 mai 2004, *jurispr.* 14, note J. Landel

que sa faute aurait simplement contribué à la réalisation du dommage, sans en être la cause exclusive.

Il ne faut donc pas confondre la faute de l'article 4 de la loi de 1985 avec la faute exonératoire sur le fondement du droit commun de la responsabilité, ni même avec la faute exclusive d'indemnisation opposable aux victimes non conductrice (faute inexcusable, cause exclusive de l'accident). Il s'agit d'une faute spécifique.

Pour cette appréciation de la faute, cause de limitation ou d'exclusion d'indemnisation, la Chambre mixte de la Cour de cassation a reconnu un pouvoir souverain aux juges du fond, dans une décision 28 mars 1997. Ce pouvoir souverain est encadré de quelques indications, importantes, mais limitées : d'abord, la faute du conducteur-victime s'apprécie en faisant abstraction du comportement de l'autre conducteur. Dans une décision de principe du 14 novembre 2002, mettant ainsi fin à certaines hésitations, la deuxième chambre civile a précisé que « la faute de la victime ayant contribué à son préjudice doit être appréciée en faisant abstraction du comportement de l'autre conducteur... » . Elle l'a encore rappelé dans une décision du 4 décembre 2008<sup>30</sup>.

L'Assemblée plénière a donné une autre indication dans deux décisions rendues le 6 avril 2007<sup>31</sup>, où elle a considéré que si la preuve du lien de causalité entre la faute du conducteur et le préjudice qu'il subit n'est pas faite, l'indemnisation doit être totale. Il semblerait donc que ce ne soit pas la gravité de la faute qui devrait être prise en compte, ni le comportement de l'autre protagoniste, mais uniquement son caractère causal même si, logiquement, plus une faute est grave et plus on peut penser qu'elle aura joué un rôle causal, ce qui facilitera la preuve du lien de causalité.

À condition de respecter ces indications, il appartient donc aux juges du fond d'apprécier souverainement si la faute du conducteur victime doit limiter ou exclure son indemnisation. Mais cela rend l'indemnisation du conducteur victime extrêmement aléatoire : le même fait pouvant être considéré comme exclusif d'indemnisation, ou limitatif, ou ne pas être pris en considération, selon la juridiction saisie et sans que la Cour suprême puisse exercer véritablement son influence régulatrice.

---

<sup>30</sup> Civ. 2e, 14 nov. 2002, Bull. civ. II, no 251 ; Dr. et patr. 2003. 104, obs. F. Chabas ; Gaz. Pal. 2003, somm. 1110. - Civ. 2e, 2 déc. 2008, Resp. civ. et assur. 2009, comm. 49, obs. H. Groutel.

<sup>31</sup> Ass. plén. 6 avr. 2007, Duboust c/Pipon et Macif/Provence-Méditerranée c/Devos, JCP 2007. II, no 10078, note P. Jourdain, D. 2007. 1199, obs. I. Gallmeister ; Rev. Lamy dr. civ. 2007, comm. 2597, note F. G'Sell-Macrez.

### *c. Une distinction entre les victimes conductrices et non conductrices aujourd'hui remise en cause*

On rappellera que cette discrimination entre les victimes conductrices et non conductrices est aujourd'hui très contestée. L'avant-projet Catala, comme a proposition de loi Bételle, comme la Cour de cassation elle-même, préconisent, dans le cadre d'une future réforme de la responsabilité civile, l'abandon de cette distinction, qui, pour l'instant, est encore de droit positif.

Les victimes seraient toutes, même les conducteurs victimes, intégralement indemnisées, ne pouvant se voir opposer que leur faute inexcusable, cause exclusive de l'accident, ce qui mettrait fin aux actuelles distinctions entre le régime normal et le régime d'exception applicable aux victimes privilégiées en raison de leur âge ou de leur handicap.

## **2. Le retour à l'égalité de traitement concernant les dommages aux biens**

C'est l'article 5 qui régit l'indemnisation des dommages aux biens dans des termes pratiquement identiques à ceux utilisés dans l'article 4 pour prévoir l'indemnisation des dommages à la personne du conducteur-victime.

Ici, on retombe dans un régime général applicable à toutes les victimes, qu'elles soient conductrices ou non, quel que soit leur âge ou leur état de santé et il s'agit d'un régime rigoureux puisque, là aussi, « la faute commise par la victime a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages aux biens qu'elle a subis ». Ainsi, une victime non-conductrice ayant commis une faute, qui n'est toutefois pas qualifiée d'inexcusable, peut-elle voir limitée, ou même exclue, l'indemnisation de son dommage aux biens, alors qu'elle bénéficiera d'une indemnisation totale pour les dommages résultant des atteintes à sa personne. Là aussi, il appartient au juge d'apprécier l'importance de la faute de la victime.

Quant aux dommages concernés, l'intention du législateur a été de ne faire entrer dans cette catégorie que les biens endommagés lors de l'accident (véhicules, vêtements, objets personnels, animaux, marchandises transportées...), ainsi que ceux qui « seraient rendus inutilisables ou perdus en raison de l'accident alors qu'ils n'auraient pas été endommagés par le choc, mais parce que la perte serait la conséquence de l'accident », à l'exclusion du préjudice économique rattaché aux atteintes à la personne. C'est ce qu'a confirmé la Cour de cassation<sup>32</sup>.

---

<sup>32</sup> Civ. 2e, 24 janv. 1990, JCP 1990. II. 21581/

### **3. La situation des victimes « par ricochet »**

L'article 6 de la loi du 5 juillet 1985: selon ce texte « le préjudice subi par un tiers du fait des dommages causés à la victime directe... est réparé en tenant compte des limites ou exclusions applicables à l'indemnisation de ces dommages ». Le tiers, victime par ricochet, est donc mis à la place de la victime directe et se voit opposer les mêmes limitations ou exclusions que celle-ci, comme dans le droit commun de la responsabilité. Plusieurs situations peuvent donc se présenter.

#### ***a) si aucune cause d'exclusion n'est opposable à la victime directe la victime par ricochet a droit à une indemnisation intégrale***

Ainsi, dans un cas où il s'agissait d'un père qui demandait réparation du préjudice moral subi du fait du décès de son fils mineur, victime directe, , passager de sa voiture, et n'ayant lui, commis aucune faute, il a été jugé que l'automobiliste, père de la victime, bien que conducteur fautif, avait bien la qualité de tiers au sens de l'article 6 et devait donc être intégralement indemnisé<sup>33</sup>.

Il faut, toutefois, qu'il existe bien un lien de causalité entre l'accident et le préjudice allégué. Ainsi, la cour de cassation refuse-t-elle l'indemnisation du préjudice moral réclamée par les enfants de la victime d'un accident de la circulation qui avait conservé un handicap tel que ses enfants n'avaient jamais pu établir des relations ludiques et affectives normales avec elle. Elle considère qu'il n'existait pas de lien de causalité entre l'accident et le préjudice allégué<sup>34</sup>.

#### ***b) Toute cause de limitation ou d'exclusion opposable à la victime directe l'est aussi à la victime par ricochet***

Si le conducteur-victime directe a commis une faute excluant l'indemnisation, ses ayants droit en sont également privés. Et si sa faute a seulement concouru à la production du dommage et entraîne une limitation de l'indemnisation, celle des ayants cause est également limitée.

---

<sup>33</sup> Civ. 2e, 6 déc. 1989, D. 1991. 295, note Durnerin ; RTD civ. 1990. 296, obs. P. Jourdain.

<sup>34</sup> Civ. 2<sup>e</sup>, 24 févr. 2005, *Juris-Data* n° 2005-027094 ; *JCP* 2005, Actualité 129.

Il ne peut y avoir d'autres exclusions que celles qui auraient pu être opposées à la victime.

Toutefois, la chambre criminelle a affirmé que la faute personnelle de la victime par ricochet, si elle est elle-même conductrice d'un véhicule terrestre à moteur impliqué dans l'accident et convaincue d'une faute en relation avec celui-ci, lui est opposable et la prive de son droit à réparation, comme si elle était la victime directe<sup>35</sup>. C'est cette position qu'a adoptée, ici aussi, la chambre mixte dans son arrêt du 28 mars 1997<sup>36</sup> en précisant 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 [...] ».

***c) Si l'ayant droit se présente également comme victime directe***

S'il s'agit, par exemple, d'une femme, passagère du véhicule conduit par son mari, qui a été blessée dans l'accident où son mari a trouvé la mort : – en tant qu'ayant cause, elle se verra opposer la faute commise par son mari conducteur ; – mais, en ce qui concerne son propre dommage, elle redevient victime directe et ne peut se voir opposer la faute de son mari, qui redevient un tiers pour elle, en application de l'article 2 de la loi .

Ainsi, les principales bénéficiaires de la loi de 1985, jusqu' à ce qu'intervienne une réforme probable en la matière, ce sont les victimes non conductrices pour lesquelles l'objectif premier de la loi est celui de l'indemnisation intégrale. Le second objectif poursuivi est celui de la rapidité de l'indemnisation, dont rend compte le titre même de la loi « tendant à l'accélération des procédures d'indemnisation ».

---

<sup>35</sup> . Crim. 15 mars 1995, Bull. crim. no 103.

<sup>36</sup> Ch. mixte 28 mars 1997, Gaz. Pal. 1997. J. 7 ; D. 1997. 294, note H. Groutel ; JCP 1997. I. 4025, no 25 et s., obs. G. Viney.

## **II LA PROCEDURE D'INDEMNISATION : UN OBJECTIF DE RAPIDITE ET D'EFFICACITE SANS LES ALEAS DU PROCES EN RESPONSABILITE**

La loi du 5 juillet 1985 a essentiellement pour objet de tendre à améliorer la situation des victimes mais surtout à accélérer les procédures d'indemnisation. La plus grande partie de la loi est donc axée sur le problème de l'assurance et nous allons voir maintenant tout l'intérêt de la loi consistant dans la mise en place d'une procédure spéciale d'indemnisation qui peut éviter le recours au juge. Le législateur a en effet cherché à verrouiller le système et à éviter tout procès. Ainsi d'abord, lorsque les conditions d'ouverture du droit à indemnisation sont réunies sur le fondement de la loi de 2005, aucune autre option n'est possible ; la victime ne peut pas agir sur le fondement du droit commun de la responsabilité : l'application de la loi de 1985 est obligatoire (A). Ensuite, l'assureur du conducteur est en principe désigné automatiquement ; c'est sur lui que pèse la charge de l'indemnisation, dans le cadre d'une procédure transactionnelle obligatoire et enfermée dans des délais précis (B). Ce n'est que dans un second temps, que les mécanismes classiques de la responsabilité peuvent éventuellement resurgir, dans le cadre de recours récursoires exercés par l'assureur (C).

### **A- LE CARACTERE OBLIGATOIRE DE LA LOI DE 1985, SYSTEME EXCLUSIF DE TOUTE AUTRE OPTION.**

#### **1- Une exclusivité affirmée par la jurisprudence**

La doctrine s'est, tout d'abord, divisée sur les effets de l'implication et le rôle de la loi. Pour de nombreux auteurs comme MM. Chabas, Zénati, Jourdain, Mme Viney<sup>37</sup>, l'implication n'avait qu'un seul but : déterminer le domaine d'application de la *loi qui ne concernait que les causes d'exonération* de la responsabilité. Selon cette thèse, adoptée au début par de nombreuses juridictions du fond, il fallait continuer à se référer aux textes de droit commun pour découvrir le responsable et fixer les conditions de sa responsabilité, la loi de 1985 n'intervenant qu'après coup dans les rapports : responsable/victime.

---

<sup>37</sup>. DS 1986. Chron. 216.

Pour d'autres auteurs, la notion d'implication n'avait pas pour seul effet de définir le domaine d'application de la loi, elle devait, aussi, permettre de désigner la personne tenue de l'indemnisation : le conducteur ou le gardien du véhicule terrestre à moteur impliqué. L'implication est donc une condition, non seulement nécessaire, mais encore suffisante, et la loi du 5 juillet 1985 se suffit à elle-même sans recours aux textes de droit commun : la loi est bien autonome.

La Cour de cassation s'est très vite orientée vers une application exclusive de la loi de 1985, tout au moins dans les rapports entre la victime directe (ou ses ayants droit) et le conducteur ou le gardien du véhicule impliqué. Dans un arrêt du 19 novembre 1986<sup>38</sup> répondant à un moyen qui reprochait à la décision attaquée de ne pas avoir précisé si elle était fondée sur l'article 1382 ou sur l'article 1384, alinéa 1<sup>er</sup>, du Code civil, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation énonçait que l'article 4 de la loi du 5 juillet 1985 est « seul applicable en cas de collision de véhicules terrestres à moteur ». Par un autre arrêt du 4 mai 1987<sup>39</sup>, la deuxième chambre civile énonçait d'une façon encore plus précise que « l'indemnisation d'une victime d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur, ne peut être fondée que sur les dispositions de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, à l'exclusion de celles des articles 1382 et suivants du Code civil ». Enfin, dans une décision du 4 décembre 2008, la Cour de cassation a affirmé le « caractère d'ordre public de la loi du 5 juillet 1985 » qui « exclut tout autre fondement juridique<sup>40</sup> ».

Dès lors, on peut se demander si les textes de droit commun ont encore un rôle à jouer. Il existe effectivement quelques cas particuliers :

## **2- Les cas où le droit commun de la responsabilité peut avoir vocation résiduelle à jouer**

- *Quel texte invoquer lorsqu'un seul véhicule terrestre à moteur est impliqué dans l'accident et que la victime est le conducteur du véhicule ?*

Le conducteur victime peut-il demander réparation à un tiers non conducteur de véhicule terrestre à moteur, par exemple un passager, un piéton, un cycliste, en invoquant la loi de 1985 ? La Cour de cassation a répondu négativement en précisant que « le conducteur d'un véhicule terrestre

---

<sup>38</sup>. *Bull. civ. II*, n° 165.

<sup>39</sup>. *Bull. civ. II*, n° 87 ; *Gaz. Pal.* 1987. 2.428, note F. Chabas.

<sup>40</sup>. *Civ. 2<sup>e</sup>*, 4 déc. 2008, *Juris-Data* n° 2008-046150, *Resp. civ. et assur.* 2009, comm. 50, obs. H. Groutel.

à moteur victime d'un accident de la circulation ne saurait invoquer la loi du 5 juillet 1985 lorsque seul son véhicule est impliqué dans l'accident »<sup>41</sup>. C'est donc le droit commun de la responsabilité qui est seul applicable. Toutefois, quand le conducteur-victime n'est pas le gardien du véhicule impliqué (situation rare) la Cour de cassation avait fini par admettre, après quelques hésitations, la possibilité pour la victime d'invoquer la loi de 1985 contre le gardien du véhicule impliqué<sup>42</sup>, et inversement, elle avait autorisé un gardien victime à agir contre le conducteur<sup>43</sup>. Deux décisions postérieures du 7 décembre 2006, de la seconde chambre civile<sup>44</sup>, ont ensuite rappelé que la loi de 1985 ne peut être invoquée par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur lorsque son véhicule est seul impliqué, mais en précisant « dont il est aussi le gardien ». *A contrario*, donc, s'il n'en est pas le gardien, la loi de 1985 est applicable. Elle précise en outre que l'exclusion de l'application de la loi peut être opposée à ses ayants droit.

- *Cas où dans le même accident, le fondement de la loi de 1985 et celui de la responsabilité civile de droit commun peuvent être invoqués, par des victimes différentes :*

– Le piéton ou le cycliste, victime d'un dommage invoquera la loi de 1985 contre le conducteur ou le gardien du véhicule terrestre à moteur impliqué. Mais le conducteur de ce véhicule, s'il a lui aussi subi un dommage, ne pourra agir contre le piéton ou le cycliste qu'en se fondant *sur les articles 1382 et suivants* du Code civil<sup>45</sup> (v. aussi l'arrêt concernant la SNCF cité, *supra*, n° 2451) et ce, que le piéton « ait été ou non blessé dans l'accident »<sup>46</sup>.

– De même, le conducteur d'un véhicule automobile, condamné, sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 à indemniser le conducteur d'une motocyclette et son passager propriétaire du véhicule, s'est vu reconnaître le droit d'assigner le passager et la compagnie d'assurance de ce dernier sur le fondement de l'article 1382, en invoquant la faute du conducteur de la motocyclette pour avoir accepté de transporter un passager dépourvu de casque protecteur imposé par l'article R. 431-1 du Code de la route, Ce fait constitue, de sa part, une faute de nature à concourir au dommage subi par ce

---

<sup>41</sup>. Civ. 2<sup>e</sup>, 19 nov. 1986, *Bull. civ.* II, n° 166, *Gaz. Pal.* 1987. I. 140, note F. Chabas ; Civ. 2<sup>e</sup>, 18 mars 1987, *Bull. civ.* II, n° 362.

<sup>42</sup>. Civ. 2<sup>e</sup>, 2 juill. 1997, *RTD civ.* 1997. 959, obs. P. Jourdain ; v. aussi Civ. 2<sup>e</sup>, 24 juin 1998, *Bull. civ.* II, n° 203 ; *Resp. civ. et assur.* 1998, n° 231, 1<sup>er</sup> arrêt, obs. H. Groutel.

<sup>43</sup>. Civ. 2<sup>e</sup>, 3 oct. 1990, *RTD civ.* 1991. 129, obs. P. Jourdain.

<sup>44</sup>. Civ. 2<sup>e</sup>, 7 déc. 2006, *Resp. civ. et assur.* 2007, comm. 85.

<sup>45</sup>. Civ. 2<sup>e</sup>, 29 oct. 1986, *Bull. civ.* II, n° 166.

<sup>46</sup>. Civ. 2<sup>e</sup>, 17 févr. 1993, *RTD civ.* 1993. 598, obs. P. Jourdain.

passager et pouvant lui être opposée dans le cadre de l'action récursoire du conducteur d'un autre véhicule impliqué<sup>47</sup>.

Enfin, on verra que la Cour de cassation a admis le recours au droit commun dans le cadre des recours récursoires entre co-impliqués.

## **B. L'INDEMNISATION PAR L'ASSUREUR DANS LE CADRE D'UNE PROCEDURE TRANSACTIONNELLE OBLIGATOIRE**

Devant le silence de l'article premier, sur ce point, la doctrine s'était demandée qui pouvait être appelé à supporter la charge de l'indemnisation. La majorité de la doctrine, tenant compte de l'esprit de la loi fondée sur les risques de la circulation, de l'existence d'une assurance obligatoire des véhicules terrestres à moteur et de l'article 2 de la loi qui précise que les victimes 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 premier » a considéré qu'il s'agissait du conducteur ou gardien du véhicule, mais en réalité, pour atteindre l'assureur.

C'est bien contre les conducteurs ou gardiens des véhicules terrestres à moteur impliqués que l'action en justice sera exercée, si l'action est nécessaire, car il faut passer par eux pour leur imputer la dette d'indemnisation. Néanmoins, et il n'y a jamais eu de doute à cet égard, ce sont les assureurs du conducteur qui supportent la charge de cette dette, sauf cas particuliers (1). L'action en justice n'est par ailleurs pas toujours nécessaire puisque la procédure d'indemnisation repose sur une offre de transaction de l'assureur destinée à permettre l'indemnisation la plus rapide possible. Si cette offre est acceptée par la victime, elle n'aura pas à agir par la voie contentieuse (2).

La question de la répartition de la charge de l'indemnisation peut aussi se poser lorsqu'il y a plusieurs conducteurs ou gardiens impliqués. Dans la mesure où le fait du tiers n'est pas opposable aux victimes, la question ne peut cependant se poser que dans le cadre de recours récursoires entre coobligés qui intervient que dans un deuxième temps .

---

<sup>47</sup>. Civ. 2<sup>e</sup>, 18 sept. 2003, *JCP* 2003, Actualités, n° 470 ; *Bull. civ.* II, n° 288 ; *RTD civ.*, janv.-mars 2004, chron. P Jourdain, p. 110 ; *D.* 2003. IR. 2413, et les observations.

## **1. La charge de l'indemnisation**

### ***a) le principe : l'indemnisation pèse sur l'assureur du conducteur-gardien***

– C'est l'assureur du conducteur, qui est la plupart du temps en même temps le gardien, qui devra indemniser. On rappellera que le conducteur est en principe celui qui était aux commandes du véhicule au moment de l'accident, mais qu'il existe des situations plus complexes, notamment, lorsque le véhicule était en stationnement au moment de l'accident ou lorsque les occupants du véhicule ont été éjectés, sont décédés et que l'on ne sait qui conduisait. Mais la question de la détermination de la qualité de conducteur se pose surtout, en réalité, on l'a vu, pour déterminer la qualité de la victime, conductrice ou non conductrice.

### ***b) L'exception : l'assureur du gardien- distingué du conducteur***

- Dans des hypothèses exceptionnelles, le gardien peut être différent du conducteur, notamment lorsque c'est un préposé qui conduit le véhicule. Dans ce cas, c'est le gardien qui a la charge de l'indemnisation. La Cour de cassation a conservé à cet égard les caractères de la garde de droit commun : l'usage, la direction et le contrôle du véhicule, et les hypothèses de transfert de garde, pour identifier le gardien; mais aussi la présomption de garde pesant sur le propriétaire et l'incompatibilité des fonctions de gardien et de préposé. La Cour de cassation a, de même, recours à l'interprétation de l'article 1384, alinéa 5, relatif à la responsabilité du commettant du fait du préposé pour déterminer si un préposé a commis un abus de fonction et doit dès lors être considéré comme gardien . Jusqu'à récemment, cette distinction n'avait d'intérêt que dans le cas particulier où le conducteur n'est pas assuré. Car sinon, lorsque le conducteur et le gardien sont différents, la victime doit pouvoir s'adresser indifféremment à l'assureur de l'un ou de l'autre, les deux étant solidairement tenus à indemnisation.

Un second intérêt est récemment apparu lorsque c'est un préposé qui a la qualité de conducteur, compte tenu de la transposition par la Cour de cassation de la jurisprudence dite *Costedoat*, instaurant une immunité du préposé sur le fondement de l'article 1384, alinéa 5, du Code civil. Cette situation mérite une attention particulière.

*c). Le cas du préposé : l'immunité du préposé transposée sur le fondement de la loi de 1985*

Dans une décision du 28 mai 2009<sup>48</sup>, la seconde chambre civile de la Cour de cassation a transposé dans le cadre de la loi de 1985, la solution retenue dans le cadre de la responsabilité des commettants du fait des préposés, depuis l'arrêt Costedoat du 25 février 2000. L'Assemblée plénière a instauré, en effet, avec cette décision, une immunité du préposé qui cause un dommage alors qu'il agit dans les limites de sa mission ; ce dernier ne peut plus engager sa responsabilité personnelle envers la victime, laquelle ne peut agir en responsabilité que contre le commettant. Sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation, dans la décision du 28 mai 2009, a repris les termes mêmes de l'arrêt Costedoat, sous réserve de la substitution du terme d'indemnisation au terme de responsabilité et affirmé que « n'est pas tenu à indemnisation à l'égard de la victime le préposé conducteur d'un véhicule de son commettant impliqué dans, qui agit dans les limites de la mission qui lui a été impartie ». Ainsi, quand le préposé est resté dans les limites de sa mission, la victime de l'accident de la circulation dans lequel est impliqué le véhicule conduit par ce préposé, ne pourra se tourner que vers le commettant, resté gardien du véhicule.

La Cour de cassation fait donc application d'une règle tirée du droit commun de la responsabilité dans le cadre de la loi de 1985, ce qui consacre certes une entorse importante à l'autonomie de celle-ci par rapport au droit commun de la responsabilité civile et à son caractère exclusif. Pour autant, la solution de l'immunité a une certaine logique puisque le préposé qui agit dans l'intérêt du commettant et lui est subordonné n'est pas libre de ses moyens. En outre, et comme le relève le Professeur Jourdain, cette immunité sera sans incidence véritable sur l'indemnisation de la victime. Elle dispose d'un autre débiteur en la personne de l'assureur du commettant-gardien. Et si celui-ci n'est pas assuré et est insolvable, c'est le fonds de garantie qui interviendra pour indemniser la victime.

---

<sup>48</sup> Civ. 2e, 28 mai 2009, Société Jacques terrassements location, JCP 2009. 18, no 28, note J. Mouly ; D. 2009. 1606, obs. I. Gallmeister ; RTD civ. 2009. 541, no 5, obs. P. Jourdain

#### *d) La charge de l'indemnisation supportée par le fonds de garantie*

Sans le développer ici, on signalera aussi que lorsque le conducteur ou le gardien est inconnu ou non assuré, l'indemnisation peut être assurée par le Fonds de garantie contre les accidents des assurances obligatoires de dommage, dont l'intervention est seulement subsidiaire.

## **2. La procédure transactionnelle obligatoire**

La loi du 5 juillet 1985 est essentiellement une loi relative à l'assurance des dommages résultant des accidents de la circulation qui met en place une procédure destinée à permettre l'indemnisation la plus rapide possible des victimes, en évitant le procès et le recours au juge.

Ainsi, l'assureur doit-il présenter une offre d'indemnité à la victime qui a subi une atteinte à sa personne qui peut aboutir à une transaction. Il doit également centraliser les créances des différents organismes assurant des prestations à ces victimes (v. C. assur., art. L. 211-9 à L. 211-24).

### *A) L'OBLIGATION DE RESPECTER CERTAINS DELAIS POUR FAIRE UNE OFFRE D'INDEMNITE*

L'assureur de responsabilité du véhicule terrestre à moteur impliqué « est tenu de présenter dans un délai maximum de 8 mois à compter de l'accident, une *offre d'indemnité* à la victime », mais seulement en cas d'atteinte à sa personne et non au cas où l'accident « n'a occasionné que des dommages aux biens » (art. 2, al. 1<sup>er</sup> et 6, devenus C. assur., art. L. 211-9). En cas de décès de la victime, cette offre est faite à ses héritiers et, s'il y a lieu, à son conjoint. S'il y a d'autres victimes, une offre doit également leur être faite dans les 8 mois de leur demande d'indemnisation.

En cas de pluralité de véhicules, l'offre est faite par l'un des assureurs, mandaté par les autres.

En l'absence d'offre dans les délais légaux, l'assureur encourt une double sanction : doublement du taux des intérêts dus sur l'indemnité finalement offerte par l'assureur ou allouée par le juge, à partir de l'expiration du délai et jusqu'au jour de l'offre ou du jugement sanctionnant l'offre tardive (C. assur., art. L. 211-17) et paiement d'une pénalité au Fonds de garantie sanctionnant

l'offre insuffisante prévue par l'article L. 211-14 du Code des assurances car la Cour de cassation assimile l'offre tardive à une offre insuffisante<sup>49</sup>.

### *b) La transaction*

Cette offre peut aboutir à une *transaction* entre l'assureur et la victime qui n'est toutefois pas tenue de l'accepter et dispose d'un délai de 15 jours pour la dénoncer par lettre recommandée avec demande d'avis de réception (art. L. 211-16). Le paiement des sommes convenues doit intervenir dans un délai d'un mois après l'expiration de ce délai de dénonciation (art. L. 211-17).

Si la réparation prend la forme d'une rente viagère allouée, soit conventionnellement, soit judiciairement, l'indexation est automatique, en fonction des coefficients de revalorisation prévus par le Code de la sécurité sociale.

– Une protection particulière est accordée aux victimes incapables, mineures ou majeures. Le projet de transaction les concernant doit être autorisé, à peine de nullité par le juge des tutelles ou le conseil de famille (art. L. 211-15).

### *c) La centralisation des créances par l'assureur*

L'assureur est également chargé de centraliser les créances des différents organismes ayant payé à la victime des prestations de nature sociale notamment : organismes sociaux, État ou autres personnes publiques, employeurs pour les salaires maintenus pendant une période d'inactivité, groupements mutualistes, etc. En effet, ils doivent être associés à la procédure transactionnelle pour y faire valoir leurs droits. Lorsque l'assureur a connaissance de l'existence de ces tiers payeurs, il doit leur demander de produire leur créance dans un délai de quatre mois à peine de déchéance de leur droit. Mais, si l'assureur n'a pas eu connaissance de l'existence de certains tiers payeurs, sans faute de sa part, ceux-ci sont également déchus de leurs droits et perdent tous droits contre lui et l'auteur du dommage. Toutefois, l'assureur ne peut invoquer une telle ignorance à l'égard des organismes versant des prestations de sécurité sociale (art. L. 211-11).

Selon l'article 29 de la loi du 5 juillet 1985, seules certaines prestations limitativement énumérées par le texte, « versées à la victime d'un dommage

---

<sup>49</sup> Civ. 2<sup>e</sup>, 18 mars 1999, *Resp. civ. et assur.* 1999, chron. H. Groutel, n° 15, 2<sup>e</sup> arrêt ; obs. G. Viney ; *JCP* 2000. I. 199, n° 8, confirmant la position déjà prise par Civ. 2<sup>e</sup>, 3 déc. 1997, *Resp. civ. et assur.* 1998, chron. n° 2 ; *JCP* 1998. I. 144, n° 7, obs. G. Viney.

résultant des atteintes à sa personne ouvrent droit à un recours contre la personne tenue à réparation ou son assureur ». La loi du 21 décembre 2006, de financement de la sécurité sociale impose par ailleurs désormais aux tiers payeurs d'exercer les recours subrogatoires « poste par poste, sur les seules indemnités qui réparent des préjudices qu'elles ont pris en charge, à l'exclusion des préjudices à caractère personnel », dont fait partie, selon la Cour de cassation le préjudice dit « fonctionnel ».

## **C- . LA QUESTION DES RECOURS RECORSOIRES**

L'assureur du véhicule impliqué supporte t-il seul la charge définitive de l'indemnisation ? C'est la question des recours recorsaires admissibles. La question se pose d'abord, lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans l'accident, de savoir si un recours recorsaire est possible entre conducteurs impliqués lorsqu'il y avait plusieurs véhicules impliqués dans l'accident et selon quelles modalités (1). La situation peut encore se compliquer dans les cas particuliers où il existe à la fois des conducteurs impliqués sur le fondement de la loi de 1985 et d'autres personnes responsables sur le fondement du droit commun de la responsabilité (2). La question centrale reste, cependant, celle de la répartition de la charge définitive de l'indemnisation, assez clairement résolue par la jurisprudence (3). Enfin, on verra que le recours recorsaire est exclu lorsqu'il aurait pour effet de priver la victime de tout ou partie de son indemnisation, ce qui limite le recours contre les proches de la victime (4).

### **1. L'admission des recours recorsaires entre co impliqués sur le fondement exclusif du droit commun de la responsabilité**

Si le principe d'un recours destiné à répartir la charge définitive de l'indemnisation en cas de pluralité de véhicule impliqués dans l'accident n'a pas soulevé de problème, le fondement de ce recours a été plus délicat à déterminer. Après quelques hésitations doctrinales et jurisprudentielles, les cours d'appel se sont d'abord montrées favorables au retour au droit commun de la responsabilité. La Cour de cassation, à son tour, a admis qu'en cas de dommage causé à un tiers par la collision de deux véhicules, celui des deux conducteurs-gardiens qui a intégralement dédommagé la victime a, par l'effet de la subrogation légale, un recours contre l'autre coauteur sur le fondement de l'article 1384, alinéa 1<sup>50</sup>. On peut également citer, pour un recours fondé

---

<sup>50</sup> Civ. 2e, 4 oct. 1989, Gaz. Pal. 1990. 1, pan. jur. 14.

sur l'article 1382, deux arrêts du 14 février 1990<sup>51</sup>. Après un intermède au cours duquel la seconde chambre civile de la Cour de cassation a que l'action récursoire était possible sur le fondement de la loi du 5 juillet 1985 et non plus uniquement en application du droit commun<sup>52</sup>, et que l'option était donc possible, elle est finalement revenue sur cette solution. Elle a supprimé l'option dans une décision du 14 janvier 1998, en précisant que le conducteur « 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 des articles 1382 et 1251 du Code civil »<sup>53</sup>.

## **2. L'admission de recours entre co-impliqués et coresponsables**

La question des recours récursoires se complique encore du fait que parfois, le jeu des recours récursoires concerne non seulement un conducteur impliqué sur le fondement de la loi de 1985 mais encore un responsable condamné sur le fondement du droit commun de la responsabilité. Ainsi, dans un arrêt remarqué, la Cour de cassation a admis le recours récursoire de l'Établissement français du sang intervenu pour fournir du sang à la suite d'un accident de la circulation et condamné sur le fondement de la responsabilité contractuelle contre le conducteur impliqué dans l'accident au sens de la loi de 1985. La responsabilité délictuelle du fournisseur de sang pour manquement à son obligation de sécurité-résultat de fournir des produits exempts de vices avait été reconnue à la suite de la transfusion contaminante subie par une victime d'accident de la circulation. La Cour de cassation admet le recours récursoire du fournisseur de sang contre le conducteur fautif d'un véhicule impliqué dans l'accident de la circulation qui avait rendu nécessaire la transfusion contaminante, sans que l'on sache avec précision sur quel fondement<sup>54</sup>.

La question centrale qui se pose, cependant, au-delà de celle du fondement textuel du recours récursoire, est celle des règles utilisées par la jurisprudence pour effectuer la répartition de la charge définitive de l'indemnisation entre co-impliqués ou entre co-impliqués et coresponsables. On va voir qu'elle tient largement compte de l'existence d'une faute en relation avec le dommage.

---

<sup>51</sup> Bull. civ., nos 26 et 27.

<sup>52</sup> Civ. 2e, 6 mars 1991, D. 1991. 257, note H. Groutel ; RTD civ. 1991. 552, obs. P. Jourdain.

<sup>53</sup> Civ. 2e, 14 janv. 1998, D. 1998. 174, note H. Groutel ; RTD civ. 1998. 393, obs. P. Jourdain ; JCP 1998. II. 10045, note P. Jourdain.

<sup>54</sup> Civ. 2e, 25 janv. 2007, Resp. civ. et assur. 2007, comm. 116, note H. Groutel ; JCP 2007. II. 10035, note Ch. Radé.

### **3. La question de la répartition de la charge définitive de l'indemnisation**

Les solutions sont aujourd'hui plutôt clarifiées et prennent en compte l'existence ou l'inexistence de fautes.

– Le conducteur ou gardien fautif n'a pas de recours contre un co-impliqué ou un coresponsable non fautif.

– Le conducteur ou gardien non fautif peut recourir pour le tout contre un co-impliqué ou un coresponsable fautif.

– En cas de fautes respectives, la répartition de la charge de la réparation se fait en principe, après des hésitations, en tenant compte de la gravité des fautes commises. Toutefois, un de la Cour de cassation du 19 novembre 2009<sup>55</sup> est venu réintroduire une incertitude car la seconde chambre civile semble vouloir s'en remettre finalement aux juges du fond et à leur pouvoir souverain pour apprécier au cas par cas l'incidence des fautes respectives, sans imposer une règle de répartition. Ils pourraient alors tenir compte plus directement de la causalité. La décision devra cependant être confirmée.

– Lorsqu'il n'y a aucune faute, la répartition se fait par parts égales.

### **4) L'irrecevabilité de toute action récursoire contre les proches de la victime**

La question s'est posée, lorsqu'il s'agissait de jeunes enfants victimes d'accidents de la circulation, de savoir si le conducteur du véhicule impliqué pouvait tenter une action récursoire contre les parents, pour défaut de surveillance, par exemple.

Il est, désormais, acquis qu'une telle action subrogatoire est irrecevable, qu'il s'agisse des parents d'un mineur victime ou du conjoint de la victime coauteur du dommage, au motif qu'un tel recours aurait pour effet de priver directement, ou indirectement, la victime de la réparation intégrale de son préjudice, du fait de la communauté de vie existant entre parents et enfants ou entre conjoints<sup>56</sup>. Cependant, le recours est admis si le risque de priver la victime du bénéfice de l'indemnisation est exclu : soit parce qu'il n'y a pas communauté de vie, soit parce que le responsable est assuré, soit parce que le recours est exercé directement contre l'assureur. L'action est également possible s'il s'agit d'une demande de réparation d'un préjudice propre et non d'une action en garantie.

---

<sup>55</sup> Civ. 2e, 28 mai 2009, JurisData no 2009-048357, Resp. civ. et assur. 2009, comm. 242, obs. H. Groutel ; 14 févr. 2008, JCP 2008. II. 10080, note C. Radé ; Resp. civ. et assur. 2007, comm. 137, obs. H. Groutel.

<sup>56</sup> Civ. 2e, 20 juill. 1988, 2 arrêts commentés à la RTD civ. 1988. 335, et Civ. 2e, 1er févr. 1989, Gaz. Pal. 1989. I, Pan. jur. 77 ; . Civ. 2e, 28 juin 1989, Bull. civ. II, no 140.

On notera que les projets de réforme du droit de la responsabilité reprennent cette solution

Ainsi, dans le système actuel tel que mis en place par la loi du 10 juillet 1985, les accidents de la circulation sont soustraits au droit commun de la responsabilité civile pour parvenir à une indemnisation plus rapide et intégrale, qui bénéficie essentiellement à une catégorie particulière de victimes, particulièrement exposées au risque automobile : les victimes non conductrices. Si les projets de réforme ne bouleversent pas totalement l'économie du système, et ne remettent pas en cause la rupture avec la logique de la responsabilité, il reste que l'une des idées forces de la loi, la distinction entre les victimes conductrices et non conductrices est remise en question, au profit du principe d'égalité. L'étendue de l'indemnisation ne dépendrait donc plus de la qualité de la victime : la protection serait donc accordée de la même façon à toutes les victimes d'accident de la circulation.